Anleitungs-und Instandhaltungsheft

SUPERBIKE

848 EVO

DUCATI

Bedienungs - und Wartungsanleitung

SUPERBIKE

848 EVO

D

Wir freuen uns, Sie unter den „Ducatisti“ begrüßen zu können und beglückwünschen Sie zu Ihrer ausgezeichneten Wahl. Sicher werden Sie Ihre neue Ducati nicht nur als normales Fortbewegungsmittel verwenden, sondern auch für kurze und lange Reisen, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A viel Freude und Vergnügen wünscht.
Da Ducati Motor Holding S.p.A. dahingehend bemüht ist, ihren Kunden einen immer besseren Service anzubieten, empfiehlt sie Ihnen, die einfachen Normen in dieser Betriebsanleitung aufmerksam zu befolgen, insbesondere was die Einfahrzeit anbelangt. So können Sie sicher sein, dass Ihnen Ihre Ducati immer starke Emotionen schenken wird.
Falls Reparaturen erforderlich werden sollten oder Sie einfach nur Ratschläge benötigen, wenden Sie sich bitte an unsere autorisierten Kundendienststellen.
Darüber hinaus haben wir einen Informationsdienst bereitgestellt, bei dem alle Ducatisti und Motorradfans jederzeit wertvolle Tipps erhalten können.

Viel Vergnügen!

Hinweis

Ducati Motor Holding S.p.A. trägt keinerlei Verantwortung für Fehler, die bei der Erstellung dieser Betriebsanleitung entstanden sein könnten. Alle Informationen verstehen sich als am Tag des Ausdrucks gültig. Ducati Motor Holding S.p.A. behält sich das Recht vor, jegliche, durch eine Weiterentwicklung der genannten Produkte bedingte Änderungen anbringen zu können. Verwenden Sie für Ihre Sicherheit, die Garantie, die Zuverlässigkeit und den Wert Ihres Ducati-Motorrads nur originale Ducati-Ersatzteile.

Achtung

Diese Betriebsanleitung ist Teil des Motorrads und muss bei seinem Weiterverkauf dem neuen Besitzer ausgehändigt werden.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Hinweise 7
Garantie 7
Symbole 7
Nützliche Informationen für eine sichere Fahrt 8
Fahrten mit voller Ladung 9
Identifizierungsdaten 10

Cockpit (Dashboard) 11
Cockpit 11
LCD - Hauptfunktionen 13
LCD – Einstellung/Anzeige der Parameter 14
Anzeige der gesamten Fahrleistung „Kilometerzähler“ 16
Lufttemperaturanzeige 17
Anzeige der Fahrzeuggeschwindigkeit 18
Anzeige der Motorkühlflüssigkeitstemperatur 19
Anzeige des Tageskilometerstands „TRIP A“ 20
Anzeige des Tageskilometerstands „TRIP B“ 21
Anzeige der Fahrleistung in Reserve „TRIP FUEL“ 22
Inspektionsanzeige (SERV) 23
Batteriespannungsanzeige (BATT) 24
Standgaseinstellung (RPM) 25
Anzeige der Rundenzeit (LAP) 26
Anzeige der Speicherdaten (LAP Memory) 28
DDA-Datenlogger 29
Erase DDA 30
Uhreinstellfunktion 31
Cockpitdiagnose 32
Funktion - Rückbeleuchtung 37
Funktion „intelligente“ Scheinwerferabschaltung 37
Funktion - „intelligente“ Scheinwerfereinschaltung 37
Das Immobilizer-System (Wegfahrsperre) 38
Schlüssel (Abb. 25) 38
Code Card 39
Freigabeverfahren des Immobilizers (Wegfahrsperre) 40
Funktionsweise 42
Ersatzschlüssel 42

Bedienelemente 43
Anordnung der Bedienelemente des Motorrads (Abb. 29) 43
Zündschlüsselschalter und Lenkersperre (Abb. 30) 44
Linker Umschalter (Abb. 31) 45
Kupplungssteuerhebel 46
Rechter Umschalter (Abb. 33) 47
Gasdrehgriff (Abb. 33) 47
Vorderradbremshebel (Abb. 34) 48
Hinterradbremspedal (Abb. 35) 49

D

Schaltpedal (Abb. 36) 49
Einstellung der Position des Schalt- und des Hinterradbremspedals (Abb. 37 und Abb. 38) 50

Hauptbestandteile und -vorrichtungen 52
Position am Motorrad (Abb. 39) 52
Kraftstofftankverschluss (Abb. 40) 53
Sitzbankschloss 54
Seitenständer (Abb. 43) 55
Lenkungsdämpfer (Abb. 44) 56
Einstellvorrichtungen für die Vorderradgabel 57
Einstellvorrichtungen für das Zentralfederbein (Abb. 47) 59

Gebrauchsnormen 61
Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit 61
Kontrollen vor dem Motoranlass 63
Motoranlass 64
Starten und Fahren 66
Bremsen 66
Anhalten 67
Parken 67
Tanken (Abb. 51) 68
Mitgeliefertes Zubehör (Abb. 52) 69

Hauptsächliche Betriebs- und Instandhaltungsarbeiten 70
Abnahme der Verkleidung 70
Austausch des Luftfilters 74
Kontrolle und eventuelles Nachfüllen des Kühlflüssigkeitsstands (Abb. 60) 75
Füllstandkontrolle der Brems- und Kupplungsflüssigkeit 76
Kontrolle des Bremsbelagverschleißes (Abb. 63und Abb. 64) 78
Schmieren der Gelenke 79
Einstellung des Leerhubs der Gassteuerung 80
Laden der Batterie (Abb. 68) 81
Kontrolle der Antriebskettenspannung (Abb. 69) 82
Schmieren der Antriebskette 83
Austausch der Glühlampen der Fern- und Abblendlichter 84
Austausch der Standlichtglühlampe 86
Hintere Blinker (Abb. 74) 87
Kennzeichenbeleuchtung (Abb. 75) 87
Ausrichten des Scheinwerfers (Abb. 76) 88
Einstellen der Rückspiegel (Abb. 78) 89
Tubeless-Reifen 90
Kontrolle des Motorölstands (Abb. 80) 92
Reinigung und Wechsel der Zündkerzen (Abb. 81) 93
Allgemeine Reinigung 94
Längere Außerbetriebsetzung 95
Wichtige Hinweise 95

Instandhaltung 96
Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: durch den Vertragshändler 96
Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: durch den Kunden 99

Technische Daten 100
Maße (mm) (Abb. 82) 100

D

Gewichte 100
Motor 102
Ventilsteuerung 102
Leistungen 103
Zündkerzen 103
Kraftstoffversorgung 103
Bremsen 104
Antrieb 105
Rahmen 106
Räder 106
Reifen 106
Radfederungen 107
Auspuffanlage 108
Verfügbare Modellfarben 108
Elektrische Anlage 108

Merkblatt für regelmäßige Instandhaltungsarbeiten 113

Allgemeine Hinweise

Garantie

Hinsichtlich der Produktgarantie und -verlässlichkeit weisen wir Sie in Ihrem eigenen Interesse ausdrücklich darauf hin, sich für die Durchführung solcher Arbeiten, die besondere technische Fachkenntnisse erfordern, an unser Kundendienstnetz zu wenden.
Unser hoch qualifiziertes Personal verfügt über das für die Ausführung sachgemäßer Eingriffe geeignete Spezialwerkzeug und verwendet ausschließlich Ducati-Originalersatzteile, die eine komplette Kompatibilität, einwandfreie Funktionstüchtigkeit und lange Lebensdauer garantieren.

Allen Ducati Motorrädern liegt ein Garantieheft bei.
Die Garantie erlischt jedoch, sobald die Motorräder bei Rennwettbewerben eingesetzt werden. Während der Garantiezeit dürfen an den Bestandteilen des Motorrads keinerlei Umrüstungen bzw. Änderungen vorgenommen werden, noch dürfen diese durch nicht originale Teile ausgetauscht werden. In diesem Fall entfällt jeder Garantieanspruch.

Symbole

Ducati Motor Holding S.p.A. bittet Sie, die vorliegende Betriebsanleitung aufmerksam durchzulesen, um Ihr Motorrad gründlich kennen zu lernen. Im Zweifelsfall bitten wir Sie, sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt zu wenden. Mit den Informationen in dieser Anleitung möchte Ducati Motor Holding S.p.A. Ihnen ebenso angenehme wie sichere Fahrten und eine langfristige Leistungsgarantie Ihres Motorrads bescheren. In dieser Anleitung werden Hinweise vermittelt, die von besonderer Wichtigkeit sind.

Achtung

Die Nichtbeachtung der vorliegenden Vorschriften kann zu Gefahrensituationen und schweren Verletzungen oder sogar zum Tod führen.

Wichtig

Potentielle Beschädigung des Motorrads und/oder seiner Bestandteile.

Hinweis

Zusätzliche Hinweise zum jeweiligen Vorgang.

Alle Angaben wie RECHTS oder LINKS beziehen sich auf die Fahrtrichtung des Motorrads.

Nützliche Informationen für eine sichere Fahrt

Achtung
Vor dem Fahrtantritt lesen!

Oftmals werden Unfälle aufgrund der geringen Erfahrung des Motorradfahrers verursacht. Daher darf das Motorrad niemals ohne Führerschein gefahren werden. Nur wer im Besitz eines gültigen Führerscheins ist, darf das Motorrad in Betrieb nehmen. Das Motorrad niemals unerfahrenen Fahrern oder Personen ausleihen, die nicht über einen gültigen Führerschein verfügen. Der Fahrer und der Beifahrer müssen IMMER angemessene Kleidung und einen Schutzhelm tragen.
Keine herabhängenden Kleidungsstücke oder Accessoires tragen, welche sich in den Bedienelementen verfangen oder die Sicht behindern könnten.
Den Motor niemals in geschlossenen Räumen starten. Die Abgase sind giftig und könnten schon nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen.
Sobald sich das Motorrad in Bewegung setzt, müssen Fahrer und Beifahrer ihre Füße auf den jeweiligen Fußrasten abstellen.
Um für jeden Fahrtrichtungswechsel oder Änderungen des Fahrbahnbelags reaktionsbereit zu sein, muss der Fahrer den Lenker IMMER mit beiden Händen umfassen, während sich der Beifahrer IMMER mit beiden Händen am Riemen der Beifahrersitzbank festhalten muss. Die nationalen und örtlichen Gesetze und Regelungen müssen beachtet werden.
IMMER die Geschwindigkeitsbegrenzungen, dort wo angegeben, einhalten und NIEMALS die Geschwindigkeit, die von den Sichtbedingungen, der Fahrbahn und den Verkehrsverhältnissen gegeben wird, überschreiten.
IMMER und rechtzeitig durch Einschalten der jeweiligen Blinker jedes Abbiegen oder jeden Fahrbahnwechsel anzeigen. Sorgen Sie dafür, dass Sie für die anderen Verkehrsteilnehmer immer gut sichtbar sind und vermeiden Sie es, im toten Winkel der vorausfahrenden Fahrzeuge zu fahren.
Geben Sie besonders an Kreuzungen, an Ausfahrten aus privaten oder öffentlichen Parkplätzen und auf Autobahnauffahrten Acht.
Beim Tanken IMMER den Motor abstellen und besonders darauf achten, dass kein Kraftstoff auf den Motor oder auf das Auspuffrohr tropft.
Beim Tanken niemals rauchen.
Die Kraftstoffdämpfe, die beim Tanken entstehen und eingeatmet werden können, sind gesundheitsschädlich. Falls Kraftstofftropfen auf die Haut oder die Kleidung gelangen, diese sofort mit Wasser und Seife abwaschen und die Kleidung wechseln. IMMER den Zündschlüssel abziehen, wenn man das Motorrad unbewacht stehen lässt.
Der Motor, die Auspuffrohre und der Schalldämpfer bleiben über längere Zeit hinweg heiß.

Achtung
Die Auspuffanlage kann auch nach dem Abschalten des Motors noch heiß sein. Es ist daher darauf zu achten, dass man mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommt und das Fahrzeug nicht in der Nähe von entflammbarem Material (einschließlich Holz, Blätter usw.) abstellt.

Das Motorrad so abstellen, dass es nicht umgestoßen werden kann und dazu den Seitenständer verwenden.
Das Motorrad nie auf schrägem oder weichem Gelände abstellen, da es hier umfallen könnte.

Fahrten mit voller Ladung

Dieses Motorrad wurde so entworfen, dass man auch auf langen Fahrten mit voller Beladung in absoluter Sicherheit reisen kann.
Die korrekte Verteilung der Lasten am Motorrad ist sehr wichtig, um diesen Sicherheitsstandard aufrecht erhalten und Schwierigkeiten bei plötzlichen Fahrmanövern oder beim Befahren von unebenen Straßenabschnitten vermeiden zu können.

Informationen zur Zuladung

Das Gesamtgewicht des fahrbereiten Motorrads, mit Fahrer, Beifahrer, Gepäck und weiterem Zubehör darf nicht überschritten werden:
390 kg.

Das Gepäck oder das Zubehör, welches sich am schwersten erweist, so tief wie möglich und möglichst in der Mitte des Motorrads ausrichten.
Das Gepäck fest an den Motorradstrukturen befestigen: nicht richtig befestigtes Gepäck kann die Fahrstabilität des Motorrads beeinträchtigen.
Keine sperrigen und schweren Gepäckstücke an der oberen Gabelbrücke oder am vorderen Kotflügel befestigen, da dies zu einem gefährlichen Stabilitätsverlust des Motorrads führen könnte.
Niemals Gegenstände in die Zwischenräume des Rahmens einfügen, da sie mit den beweglichen Teilen des Motorrads in Kontakt kommen könnten.
Überprüfen, dass die Reifen den auf Seite 90 angegebenen Druck aufweisen und sich in einem guten Zustand befinden.

Identifizierungsdaten

Jedes Ducati-Motorrad ist mit zwei Kennnummern versehen; eine für den Rahmen (Abb. 1) und eine für den Motor (Abb. 2).

Rahmen-Nr.

Motor-Nr.

Hinweis

Diese Nummern kennzeichnen das jeweilige Motorradmodell und müssen bei Ersatzteilbestellungen unbedingt angegeben werden.

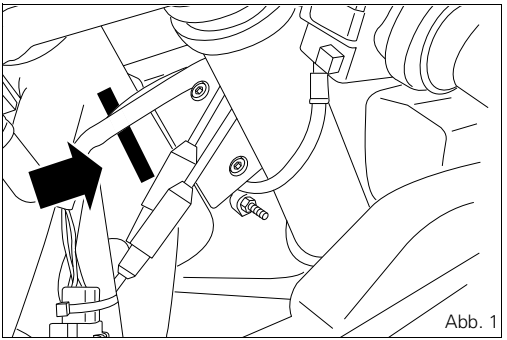


Abb. 1

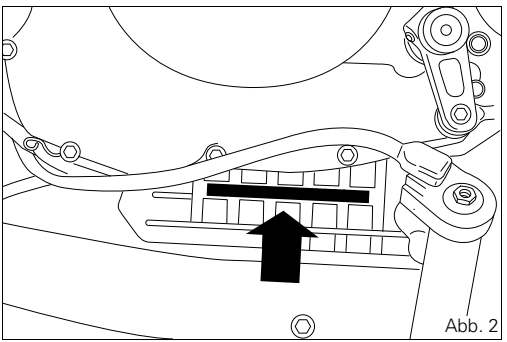


Abb. 2

Cockpit (Dashboard)

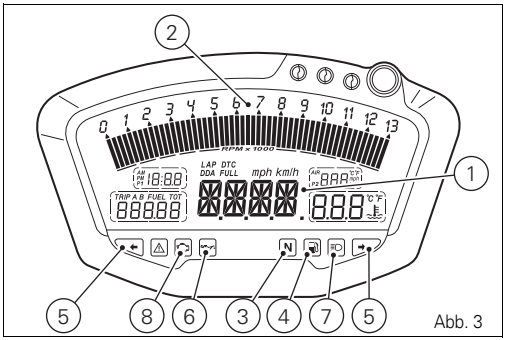


Abb. 3

Cockpit

1) LCD, (siehe Seite 13).

2) DREHZAHLMESSER (min^{-1}).
Zeigt die Motordrehzahl pro Minute an.

3) LEERLAUFANZEIGE N (GRÜN).
Leuchtet auf, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet.

4) KRAFTSTOFFRESERVEANZEIGE (GELB).
Ihr Aufleuchten zeigt an, dass der Tank sich in Reserve befindet und noch ca. 3 Liter Kraftstoff vorhanden sind.

5) BLINKERANZEIGE (GRÜN).
Die Anzeige des jeweils eingeschalteten Blinkers blinkt.

6) ÖLDRUCKANZEIGE (ROT).
Ihr Aufleuchten zeigt einen zu niedrigen Motoröldruck an. Sie muss aufleuchten, wenn der Zündschlüsselschalter auf ON gestellt wird, muss jedoch einige Sekunden nach dem Motorstart erlöschen.
Bei sehr heißem Motor kann es vorkommen, dass sie kurz aufleuchtet, sie muss in diesem Fall jedoch bei steigender Drehzahl erlöschen.

Wichtig

Bleibt diese Kontrollleuchte (6) eingeschaltet, nicht losfahren, da es sonst zu schweren Motorschäden kommen kann.

7) FERNLICHTANZEIGE (BLAU)
Leuchtet bei eingeschaltetem Fernlicht auf.

8) KONTROLLLEUCHTE „MOTORDIAGNOSE - EOBD"
(OCKER).
Ihr ständiges Aufleuchten weist darauf hin, dass das Fehler im Steuergerät vorliegen und daher die Motorsperre ausgelöst hat.

D

9) KONTROLLLEUCHTE „FAHRZEUGDIAGNOSE"
Leuchtet bei Störungen der Motorraddiagnose auf.
10) DREHZAHLBEGRENZER-KONTROLLLEUCHTE - OVER REV
Kontrollleuchte 10A: leuchtet permanent 800 Umdrehungen vor dem Erreichen des Begrenzerwerts auf.
Kontrollleuchte 10A permanent + 10B: leuchten permanent 400 Umdrehungen vor dem Erreichen des Drehzahlbegrenzerwerts auf.
Kontrollleuchte 10A + 10B + 10C: blinken bei Erreichen der Drehzahlbegrenzerwerte auf.
11) STEUERKNOPF
Taste zur Anzeige und Einstellung von Cockpitparametern mit zwei Positionen A „▲" und B „▼".
12) LICHTHUPENTASTE FLASH (Abb. 5)
Der normalerweise als Lichthupe verwendeten Taste unterliegt hier auch die Steuerung der Funktionen LAP und DDA-Datenlogger des Cockpits.

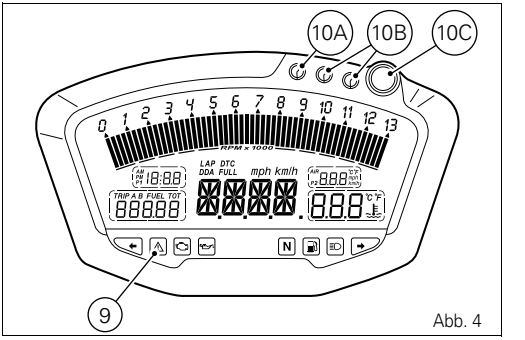


Abb. 4

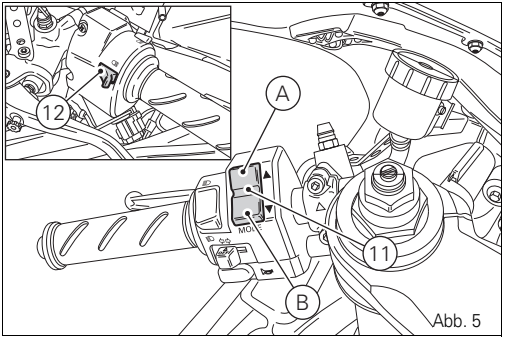


Abb. 5

D

LCD - Hauptfunktionen

Achtung

Eingriffe bzw. Regulierungen am Cockpit dürfen ausschließlich an einem stehenden Motorrad vorgenommen werden. Niemals während der Fahrt am Cockpit hantieren!

1) TACHOMETER
Zeigt die Fahrgeschwindigkeit an
2) KILOMETERZÄHLER
Zeigt die gesamte Fahrleistung an.
3) TAGESKILOMETERZÄHLER
Zeigt die vom Fahrzeug, seit der letzten Rückstellung gefahrene Strecke an (TRIP A und TRIP B).
4) TRIP FUEL-KILOMETERZÄHLER
Zeigt die in Reserve gefahrene Strecke an.
5) UHR
6) CHRONOMETER FÜR RUNDENZEIT
7) MOTORDREHZAHLANZEIGE (RPM)
8) SPEICHERUNG DER RUNDENZEITEN, HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT UND -DREHZAHL
9) BATTERIESPANNUNGSANZEIGE (BATT)
10) LUFTTEMPERATURANZEIGE
11) WASSERTEMPERATURANZEIGE
Zeigt die Temperatur der Motorkühlflüssigkeit an.

Wichtig

Das Motorrad nicht benutzen, wenn die Temperatur den Höchstwert erreicht hat, da es sonst zu einem Motorschaden kommen kann.
12) INSPEKTIONSANZEIGE (SERV).

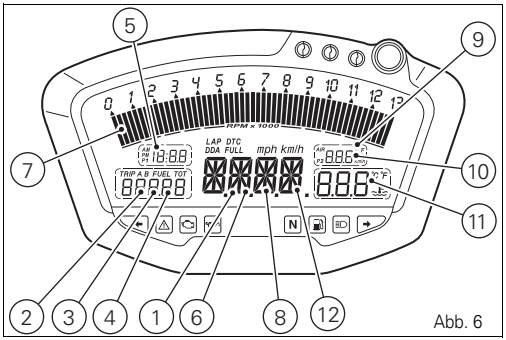


Abb. 6

Die Meldung „SERV" weist auf das Erreichen des für die Vorsorgeinstandhaltung festgelegten Kilometerstands hin. Die Meldung wird nur bei, Key-On 5 Sekunden lang angezeigt. Das System wird bei der Inspektion von der DUCATI Vertragswerkstatt zurückgesetzt.

Wichtig

Das Cockpit ist ein Instrument, das die Diagnose des elektronischen Einspritz- und Zündsystems ermöglicht. Diese dem Fachpersonal vorbehaltenen Menüs dürfen aus keinerlei Gründen benutzt werden. Bei ungewolltem Öffnen dieses Menüs den Schlüssel in die Position OFF drehen und sich an eine Ducati Vertragswerkstatt wenden, um die erforderlichen Kontrollen durchführen zu lassen.

D

LCD – Einstellung/Anzeige der Parameter

Beim Anlassen (Schlüssel von OFF auf ON) aktiviert das Cockpit 1 Sekunde lang nacheinander sämtliche LCD-Stellen und Anzeigen.
Anschließend kehrt das Cockpit zur „normalen" Anzeige zurück, wobei anstatt der Geschwindigkeit das Modell sowie, 2 Sekunden lang, zusätzlich dazu die Version des Motorrads (EU, UK, USA, CND, FRA, JAP) eingeblendet werden.
Das Modell wird innerhalb einer „Durchlaufanzeige" eingeblendet, die bis zum Motorstart wiederholt wird.

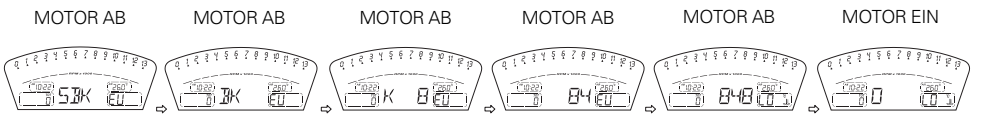


Abb. 7

D

Beim Key-on zeigt das Cockpit stets folgende Informationen an (und deaktiviert dabei die vorab aufgerufenen Funktionen):
KILOMETERZÄHLER
LUFTTEMPERATUR
UHR
GESCHWINDIGKEIT
TEMPERATUR DER MOTORKÜHLFLÜSSIGKEIT
MOTORDREHZAHL

An dieser Stelle kann über die Taste (1, Abb. 8) in Position B „▼" immer von der Funktion des Kilometerzählers auf folgende Funktionen umgeschaltet werden:
TRIP A
TRIP B
TRIP FUEL (sofern aktiv)
UM ANSCHLIEßEND WIEDER ZUR FUNKTION „KILOMETERZÄHLER" (TOT) ZURÜCKZUKEHREN.

Wird die Taste (1, Abb. 8) dagegen in die Position A „▲" gedrückt, öffnet das System das MENÜ und zeigt folgende Funktionen sequentiell aufeinander folgend an:
ERROR (nur bei Vorliegen mindestens eines Fehlers)
BATT
RPM
LAP (OFF oder ON)
LAP MEM
USB (OFF oder ON)
ERASE USB
TIME SET
CODE (sofern aktiv)

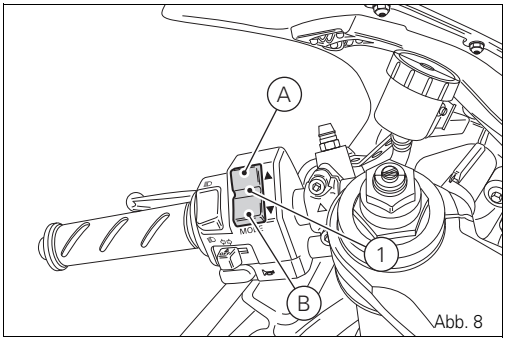


Abb. 8

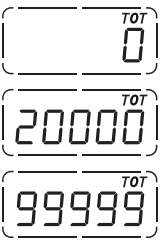
Wichtig

Dieses Menü ist nur bei einer Fahrzeuggeschwindigkeit unter 20 km/h aktiviert; sollte bei aufgerufenem MENÜ die Geschwindigkeit des Motorrads 20 km/h überschreiten, so schließt das Cockpit automatisch das Menü und ruft die ursprüngliche Anzeige wieder auf; es besteht allerdings jederzeit die Möglichkeit, das Menü durch 3 Sekunden langes Drücken der Taste (1, Abb. 8) in die Position A „▲" zu verlassen.

Anzeige der gesamten Fahrleistung „Kilometerzähler“

In dieser Funktion wird die insgesamt gefahrene Strecke angezeigt.
In dieser Funktion wird die insgesamt gefahrene Strecke angezeigt.
Beim Key-On ruft das System automatisch diese Funktion auf.
Die Daten sind permanent gespeichert und können nicht gelöscht werden.
Beim Überschreiten des Kilometerstands 99999 km (bzw. 99999 Meilen) bleibt die Angabe „99999“ permanent angezeigt.

Vers. EU, CND, FRA, JAP



Vers. UK, USA

Abb. 9

Lufttemperaturanzeige

In dieser Funktion kann die Umgebungstemperatur abgerufen werden.
Anzeigegrenzwerte: -39 °C÷ +124 °C
Sollte es zu einem FAULT (Fehler) des Sensors (-40°C, +125°C oder gelöst) kommen, werden die Striche „- - -" eingeblendet und die Kontrollleuchte der „Motordiagnose - EOBD" (8, Abb. 4) leuchtet auf.

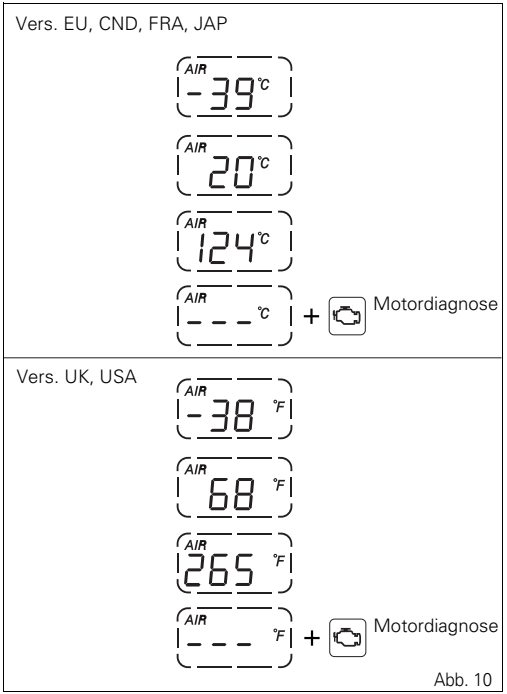


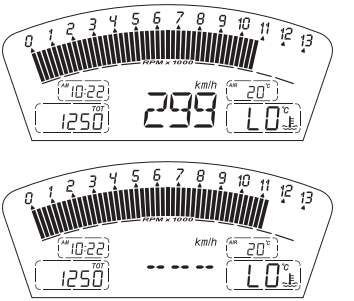
Abb. 10

D

Anzeige der Fahrzeuggeschwindigkeit

Diese Funktion ermöglicht die Anzeige der Fahrzeuggeschwindigkeit.
Das Cockpit empfängt die Information der reellen Geschwindigkeit (in km/h gemessen) vom Steuergerät und blendet diesen Wert mit 8% Zuschlag ein.
Die Anzeige reicht bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 299 km/h (186 mph).
Über 299 km/h (186 mph) werden im Cockpit die Striche „- - -" (nicht blinkend) angezeigt.

Vers. EU, CND, FRA, JAP



Vers. UK, USA

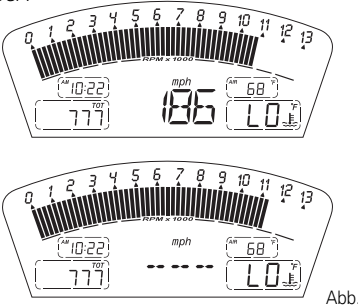


Abb. 11

D

Anzeige der Motorkühlflüssigkeitstemperatur

Zeigt die Temperatur der Motorkühlflüssigkeit an.

- Bei -40 °C (-40 °F) oder einem darunter liegenden Wert blinken im Display die Striche („---") und die Kontrollleuchte der „Motordiagnose - EOBD" (8, Abb. 4) leuchtet auf.
- Liegt der Wert zwischen -39 °C (-38 °F) und +39 °C (+102 °F) wird im Display durchgehend die Angabe „LO"angezeigt.
- Liegt der Wert zwischen +40 °C (+104 °F) und +120 °C (+248 °F) wird dieser Wert permanent im Display angezeigt.
- Liegt der Wert zwischen +121 °C (+250 °F) und +124 °C (+255 °F) blinkt im Display die Angabe „HI" auf.
- Bei einem Wert von +125 °C (+257 °F) entsprechenden oder einem darüber liegenden Wert blinken im Display die Striche („---") auf und gleichzeitig dazu leuchtet die Kontrollleuchte der „Motordiagnose - EOBD" (9, Abb. 4) auf.
- Im Fall eines vom Sensor übermittelten FAULT (Fehler) blinken die Striche („---") und gleichzeitig leuchtet die Kontrollleuchte der „Motordiagnose - EOBD" (8, Abb. 4) auf.

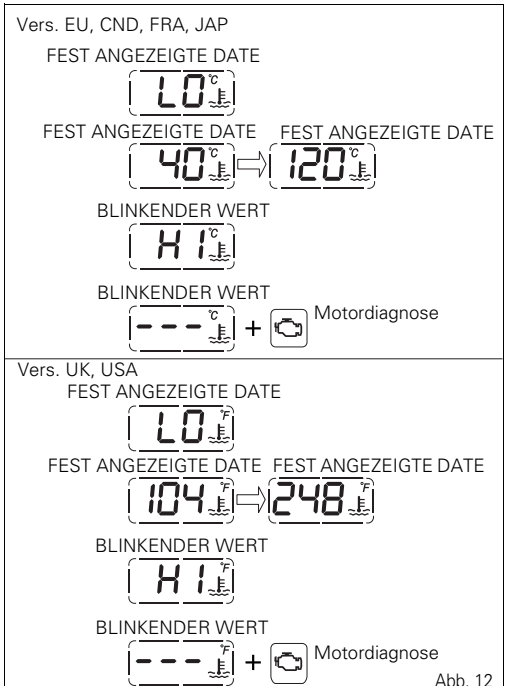


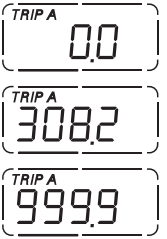
Abb. 12

D

Anzeige des Tageskilometerstands „TRIP A“

In dieser Funktion wird die hinterlegte Teilstrecke angezeigt. Befindet man sich in dieser Funktion und drückt die Taste (1, Abb. 8) 3 Sekunden lang in die Position B „▼“, wird die Date auf Null gesetzt.
Beim Überschreiten der Ziffer 999.9 wird die Streckenangabe gelöscht und die Zählung automatisch von Null wieder aufgenommen.

Vers. EU, CND, FRA, JAP



Vers. UK, USA

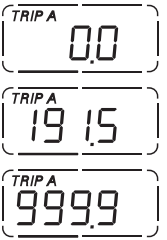
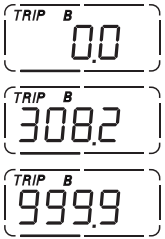


Abb. 13

Anzeige des Tageskilometerstands „TRIP B“

In dieser Funktion wird die hinterlegte Teilstrecke angezeigt. Befindet man sich in dieser Funktion und drückt die Taste (1, Abb. 8) 3 Sekunden lang in die Position B „▼“, wird die Date auf Null gesetzt.
Beim Überschreiten der Ziffer 999.9 wird die Streckenangabe gelöscht und die Zählung automatisch von Null wieder aufgenommen.

Vers. EU, CND, FRA, JAP



Vers. UK, USA

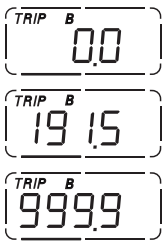


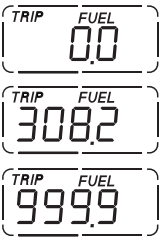
Abb. 14

D

Anzeige der Fahrleistung in Reserve „TRIP FUEL“

In dieser Funktion kann die vom Fahrzeug im Reservezustand gefahrene Streckenangabe angezeigt werden.
Beim Aufleuchten der Reserveanzeige wird, unabhängig von der eingeblendeten Funktion, automatisch die „TRIP FUEL“ Anzeige aktiviert. Sollte der Reservezustand bestehen bleiben, wird die Angabe auch nach dem Key-off gespeichert.
Die Zählung bricht automatisch ab, sobald sich das Motorrad nicht mehr in Reserve befindet.
Beim Überschreiten der Ziffer 999.9 wird der Zähler automatisch gelöscht und die Zählung von Null wieder aufgenommen.

Vers. EU, CND, FRA, JAP



Vers. UK, USA

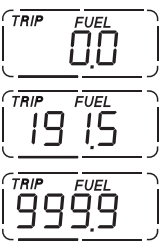


Abb. 15

Inspektionsanzeige (SERV)

Zeigt den Inspektionsbedarf an.
Am Display wird bei folgenden Kilometerständen die Meldung „SERV“ eingeblendet:
nach den ersten 1000 km des Kilometerzählers;
alle 12000 km des Kilometerzählers.
Diese Information wird nur beim Key-On 5 Sekunden lang angezeigt.
Wird die Meldung angezeigt, wenden Sie sich bitte an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt.

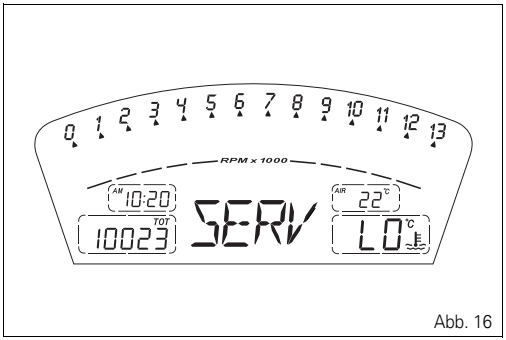


Abb. 16

Batteriespannungsanzeige (BATT)

Nachstehend werden die Funktionen der Batteriespannungsanzeige beschrieben.
Zur Anzeige der Funktion das Menü abrufen und hier die Seite „BATT" öffnen.
Das Display zeigt den Wert der Batteriespannung folgendermaßen an:

- liegt der Wert zwischen 12,1 und 14,9 Volt, erfolgt die Datenanzeige durchgehend;
- liegt der Wert zwischen 10,0 und 12,0 Volt oder zwischen 15,0 und 16,0 Volt blinkt die Datenanzeige auf;
- entspricht der Wert 9,9 Volt oder liegt er darunter, blinkt die Angabe „LO" und die Kontrollleuchte der „Fahrzeugdiagnose" (9, Abb. 4) leuchtet auf;
- entspricht der Wert 16,1 Volt oder liegt er darüber, blinkt die Angabe „HI" und die Kontrollleuchte der „Fahrzeugdiagnose" (9, Abb. 4) leuchtet auf.

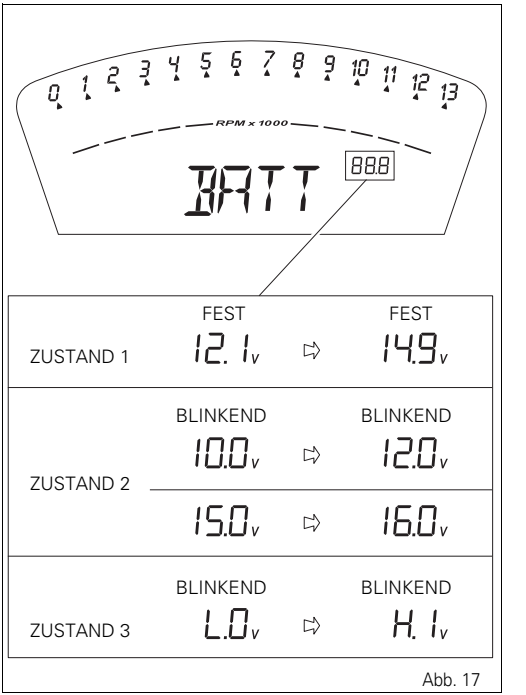


Abb. 17

Standgaseinstellung (RPM)

Diese Funktion beschreibt die Funktionsweise der Standgaseinstellung.
Zur Anzeige der Funktion das Menü abrufen und hier die Seite „RPM“ öffnen.
Das Display zeigt außer der oberen Drehzahlskala ebenfalls die Motordrehzahl in numerischem Format, so dass eine genauere „Standgaseinstellung“ möglich ist.

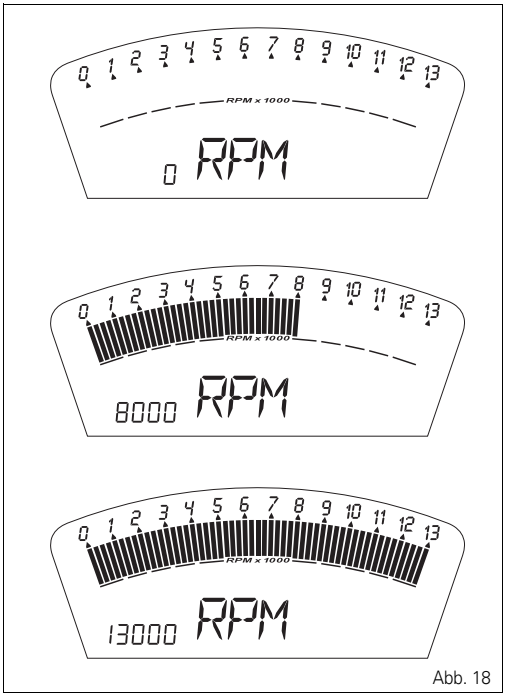


Abb. 18

D

Anzeige der Rundenzeit (LAP)

Hier wird eine Beschreibung der Anzeige der Rundenzeit gegeben.
Für das Freischalten dieser Funktion müssen das Menü geöffnet und die Funktion „LAP" auf „On" gesetzt werden, dazu die Taste (1, Abb. 8) 3 Sekunden lang in die Position B „▼" drücken.
Der START und der STOP des Chronometers müssen über die Lichthupentaste FLASH (12, Abb. 5) gegeben werden, die sich an der linken Umschaltereinheit befindet.
Bei jedem Druck der Taste FLASH und aktivier LAP Funktion wird am Display 10 Sekunden lang die Rundenzeit und anschließend wieder die „normale" Anzeige eingeblendet.
Es können maximal 30 Rundenzeiten gespeichert werden.
Bei vollem Speicher wird beim Drücken der Taste FLASH keine Rundenzeit mehr gespeichert und am Display blinkt 3 Sekunden lang die Angabe „FULL" auf, bis die Zeiten gelöscht werden.

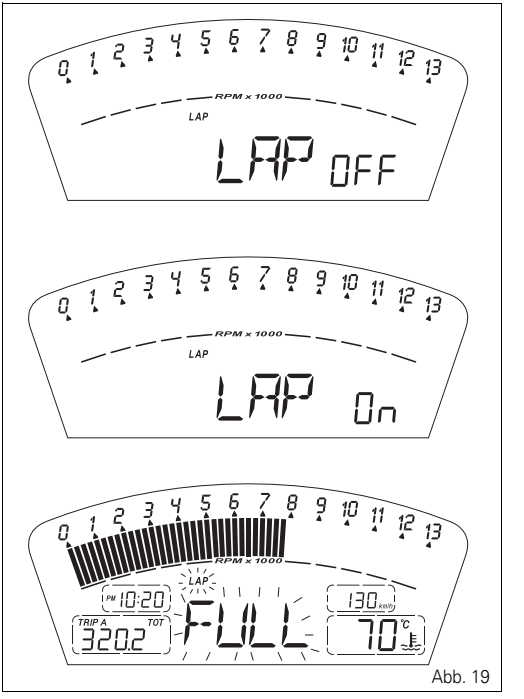


Abb. 19

D

Wird die LAP Funktion über das Menü ausgeschaltet, wird die momentan gefahrene „Runde" nicht gespeichert.
Wird das Display bei aktivierter LAP Funktion plötzlich ausgeschaltet (Key-off), so erfolgt automatisch auch die Abschaltung der LAP Funktion (die gefahrene „Runde" wird selbst bei laufender Stoppuhr nicht gespeichert).
Sollte die Rundenzeit niemals „gestoppt" werden, so beginnt die Stoppuhr bei Erreichen von 99 Minuten, 59 Sekunden, 99 Hunderdstel wieder von 0 (Null) und die Zeitzählung läuft dann bis zur Deaktivierung der Funktion fort.
Wird die LAP Funktion dagegen aktiviert und ist der „Speicher" nicht gelöscht worden, da er weniger als 30 Rundenzeiten enthält (zum Beispiel: 18 Runden), speichert das Display die verbleibenden Runden bis zur „Auslastung" der Speicherkapazität (in unserem Beispiel können weitere 12 Rundenzeiten gespeichert werden).
In dieser Funktion ist eigentlich die reine Anzeige der Rundenzeiten vorgesehen, doch werden ebenfalls andere Daten (Höchstgeschwindigkeit, max. Drehzahl, Begrenzer) für eine anschließende und vollständige Anzeige innerhalb der Lap Memory Funktion gespeichert.

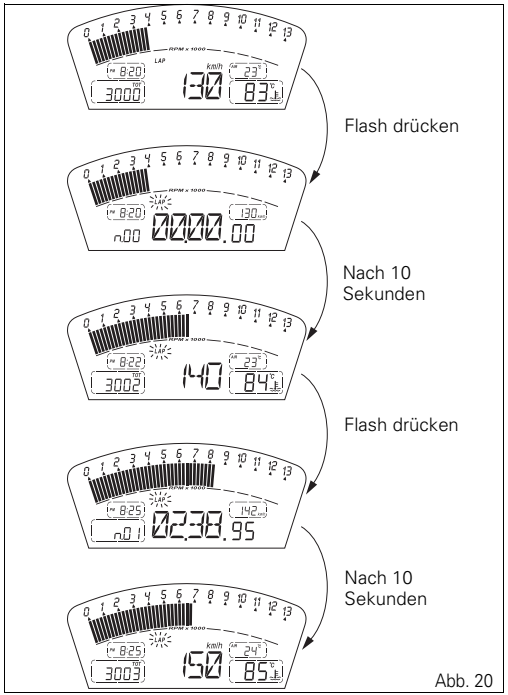


Abb. 20

D

Anzeige der Speicherdaten (LAP Memory)

Zeigt die mit der LAP Funktion gespeicherten Daten an: Rundenzeit, Höchstgeschwindigkeit und max. Drehzahl.
Zur Anzeige der gespeicherten Zeiten das Menü abrufen und hier die Seite „LAP MEM" öffnen.
Aus dieser Menüseite wird durch 3 Sekunden langes Drücken der Taste (1, Abb. 8) in die Position B „▼" die Anzeige der „3. Runde" aufgerufen. Im Display werden die Nummer dieser Runde, die betreffende Rundenzeit, die Höchstgeschwindigkeit sowie die dabei erreichte Höchstdrehzahl angezeigt.
Drückt man die Taste (1, Abb. 8) in die Position B „▼", werden die 30 gespeicherten Zeiten so lange durchgescrollt, bis man wieder auf die „1. Runde" gelangt.
Wird beim Anzeigen der gespeicherten Zeiten die Taste (1, Abb. 8) 3 Sekunden lang in die Position B „▼" gedrückt, werden im Display alle gespeicherten Zeiten gelöscht; In diesem Fall wird die ggf. eingeschaltete LAP Funktion automatisch deaktiviert.
Bei der während der LAP Funktion am Display angezeigten Geschwindigkeit handelt es sich um die gespeicherte Höchstgeschwindigkeit.
Sollte beim Speichern die angezeigte Höchstgeschwindigkeit 299 km/h (186 mph) überschritten werden, so wird der erreichte Geschwindigkeitswert eingeblendet (zum Beispiel: 316 km/h).
Sind im Speicher keinerlei Daten abgelegt, werden die 30 Rundenzeiten folgendermaßen angezeigt: am Chronometer „00.00.00", MAX. Drehzahl) = 0 und Höchstgeschwindigkeit = 0.
Erreicht der Motor in der Runde einen der beiden, vor dem Auslösebereich des Drehzahlbegrenzers liegenden Schwellenwerte oder den des Drehzahlbegrenzers, leuchten während der Anzeige der gespeicherten Daten die entsprechenden Kontrollleuchten (10, Abb. 4) auf.

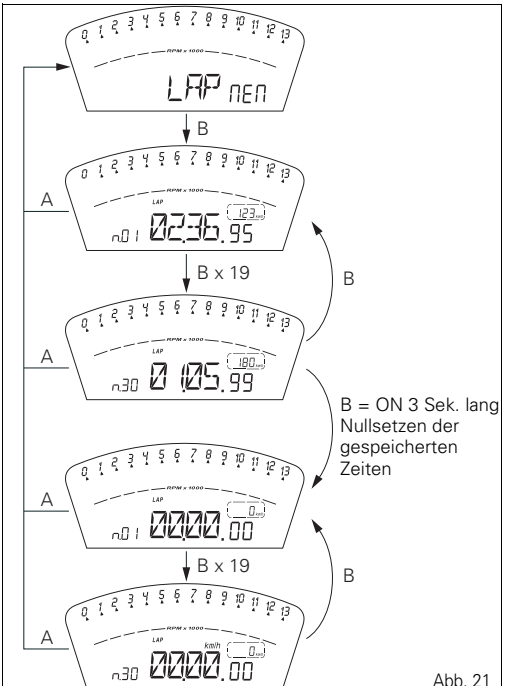


Abb. 21

D

DDA-Datenlogger

Über diese Funktion wird der DDA-Datenlogger aktiviert (nicht in der serienmäßigen Ausstattung dieses Modells enthalten und über das Ducati Verkaufsnetz erhältlich): der Datenlogger ist an den Kabelbaum des Fahrzeuges anzuschließen.
Für den Abruf des Datenloggers müssen das Menü geöffnet und die Funktion „DDA"-Datenlogger auf „On" gestellt werden, dazu die Taste (1, Abb. 8) 3 Sekunden lang in die Position B „▼" drücken.
Der START und der STOP für die Rundendifferenzierung während der Erfassung erfolgt durch Betätigen der Lichthupentaste FLASH (12, Abb. 5) an der linken Umschaltereinheit.
Sollte das Display bei aktivierter DDA Funktion ausgeschaltet werden (Key-off), wird die Funktion automatisch abgeschaltet.

Hinweis

Den Besitzern des Ducati Data Analyzer (DDA) steht ein Online-Service (http://dda.prosa.com) zur Verfügung. Dieser Service bietet Ihnen während des Einsatzes des DDA auf Ihrem PC die erforderliche Unterstützung, sowohl bezüglich der Device selbst, als auch was die Software zur Analyse der erfassten Daten anbelangt.

Achtung

Lösen Sie den DDA-Datenlogger nach Gebrauch wieder von der Hauptverkabelung.

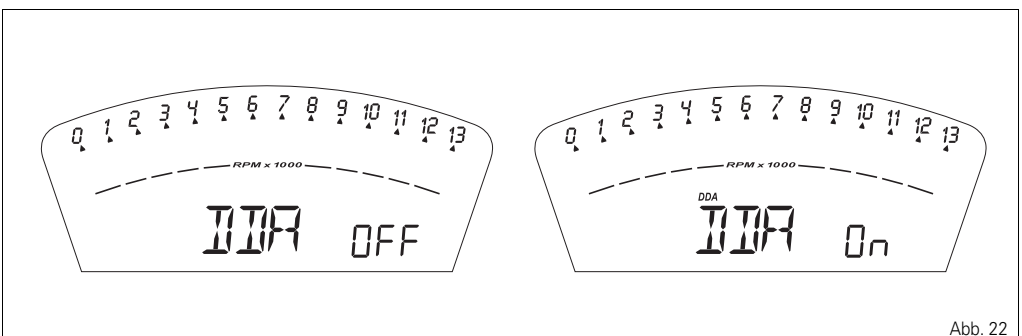


Abb. 22

D

Erase DDA

Diese Funktion erlaubt das Löschen der im DDA-Datenlogger (nicht in der serienmäßigen Ausstattung dieses Modells enthalten und über das Ducati Verkaufsnetz erhältlich): der Datenlogger ist an den Kabelbaum des Fahrzeuges anzuschließen.

Zum Löschen der Daten die Menüseite „Erase DDA" abrufen.

Wird die Taste (1, Abb. 8) 3 Sekunden lang in die Position B „▼"gedrückt und es erfolgt keine Datenerfassung durch den DDA-Datenlogger, wird am Display 10 Sekunden lang die Angabe „WAIT…" angezeigt; nach Ablauf dieser 10 Sekunden wird die Meldung „ERASE OK" 2 Sekunden lang als Bestätigung eingeblendet, dass die Daten des DDA-Datenloggers gelöscht worden sind.

Wird dagegen die Taste (1, Abb. 8) 2 Sekunden lang in die Position B „▼" gedrückt und der DDA-Datenlogger erfasst Daten, wird sein Speicherinhalt nicht gelöscht und im Display wird 3 Sekunden lang die Angabe „FAIL" angezeigt.

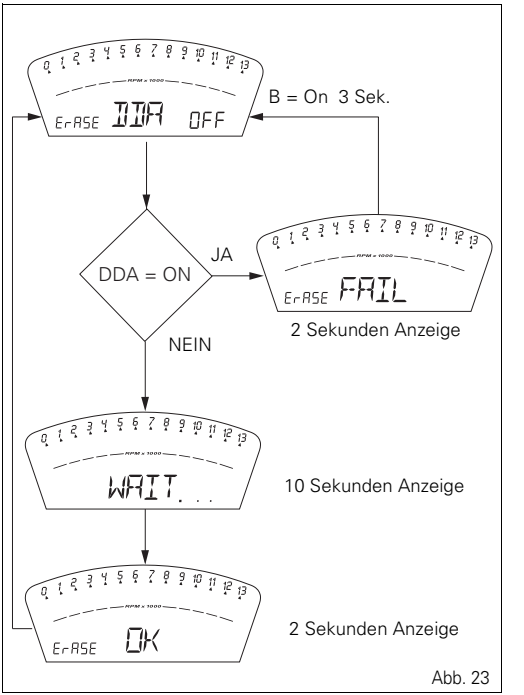


Abb. 23

D

Uhreinstellfunktion

Diese Funktion ermöglicht eine Einstellung der Uhr.
Zur Uhreinstellung das Menü abrufen und hier die Seite „TIME Set“ öffnen.
Befindet man sich in dieser Seite und drückt die Taste (1, Abb. 8) 3 Sekunden lang in die Position B „▼“, erhält man Zugang zur Einstellfunktion.
Beim Öffnen dieser Funktion blinkt die Angabe „AM“ auf, durch Drücken der Taste (1, Abb. 8) in die Position B „▼“ blinkt daraufhin die Angabe „PM“ auf. Beim Drücken der Taste (1, Abb. 8) in die Position B „▼“ kehrt man zum vorherigen Schritt zurück (die Uhrzeit 00:00 wird beim Übergang von „AM“ auf „PM“ mit 12:00 angegeben);
Drückt man die Taste (1, Abb. 8) in die Position A „▲“, gelangt man in die Einstellfunktion der Stunden, die in diesem Fall aufblinken. Mit jeder Betätigung in die Position B „▼“rückt die Zählung in Schritten von jeweils 1 Stunde weiter; bei längerem Drücken in die Position B „▼“ rückt die Zählung dagegen um je 1 Stunde pro Sekunde weiter (in diesem Fall blinken die Stunden bei längerem Drücken der Taste nicht).
Drückt man die Taste (1, Abb. 8) in die Position A „▲“, gelangt man in die Einstellfunktion der Minuten, die in diesem Fall aufblinken. Auf jedes Drücken dieser Taste in die Position B „▼“rückt die Zählung in Schritten von jeweils 1 Minute weiter; bei längerem Drücken in die Position B „▼“ rückt die Zählung um je 1 Minute pro Sekunde weiter. Wird die Taste länger als 5 Sekunden in der Position B „▼“gedrückt gehalten, kommt es zu einer schneller durchlaufenden Anzeige, d.h. 1 Einheit pro 100 ms (wird die Taste länger anhaltend in die Position B „▼“gedrückt, blinken die Sekunden nicht auf). Drückt man die Taste in die Position A „▲“ wird die Einstellfunktion geschlossen und erneut die eingestellte Uhrzeit angezeigt.

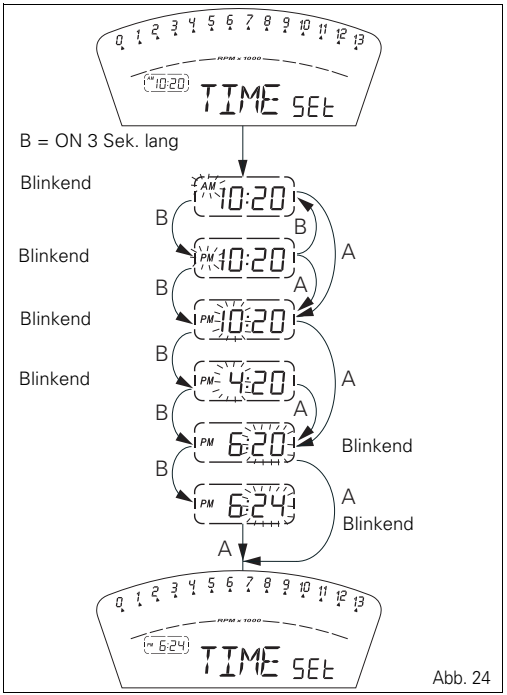


Abb. 24

Cockpitdiagnose

Wichtig
Das Cockpit führt die Systemdiagnose 60 Sekunden nach dem letzten Key-Off durch.

Die Anzeige betrifft fehlerhafte Motorzustände.
Liegen mehrere Fehler vor, werden diese im Rollmodus alle 3 Sekunden angezeigt.
Nachstehend die Tabelle mit den möglichen Fehleranzeigen.

Achtung
Sollte ein Fehler angezeigt werden, wenden Sie sich bitte immer an einen Ducati Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt.

KONTROLLLEUCHTE	FEHLERMELDUNG		FEHLER
	COIL	8.1	Fehler Spule waagrechter Zylinder
	COIL	8.2	Fehler Spule waagrechter Zylinder
	COIL	9.1	Fehler Spule des senkrechten Zylinders
	COIL	9.2	Fehler Spule des senkrechten Zylinders
	COIL	10.1	Fehler Spule waagrechter Zylinder
	COIL	10.2	Fehler Spule waagrechter Zylinder

KONTROLLLEUCHTE	FEHLERMELDUNG		FEHLER
	COIL	11.1	Fehler Spule des senkrechten Zylinders
	COIL	11.2	Fehler Spule des senkrechten Zylinders
	INJE	12.1	Fehler Einspritzdüse des waagrechten Zylinders
	INJE	12.2	Fehler Einspritzdüse des waagrechten Zylinders
	INJE	13.1	Fehler Einspritzdüse des senkrechten Zylinders
	INJE	13.2	Fehler Einspritzdüse des senkrechten Zylinders
	INJE	14.1	Fehler Einspritzdüse des waagrechten Zylinders
	INJE	14.2	Fehler Einspritzdüse des waagrechten Zylinders
	INJE	15.1	Fehler Einspritzdüse des senkrechten Zylinders
	INJE	15.2	Fehler Einspritzdüse des senkrechten Zylinders
	PUMP	16.0	Fehler Kraftstoffpumpenrelais
	FAN	18.1	Fehler Lüfterradrelais

KONTROLLLEUCHTE	FEHLERMELDUNG		FEHLER
	FAN	18.2	Fehler Lüfterradrelais
	STRT	19.1	Fehler Fernanlassschalter
	STRT	19.2	Fehler Fernanlassschalter
	STEP.	21.1	Fehler Stepper-Motor
	STEP.	21.2	Fehler Stepper-Motor
	STEP.	21.3	Fehler Stepper-Motor
	LAMB.	22.1	Fehler Lambda Heizelemente
	LAMB.	22.2	Fehler Lambda Heizelemente
	EXVL	23.1	Fehler Stellmotor Auspuffventil
	EXVL	23.2	Fehler Stellmotor Auspuffventil
	EXVL	23.3	Fehler Stellmotor Auspuffventil
	EXVL	23.4	Fehler Stellmotor Auspuffventil

KONTROLLLEUCHTE	FEHLERMELDUNG		FEHLER
	TPS	1.1	Fehler Drosselklappenpotentiometer
	TPS	1.2	Fehler Drosselklappenpotentiometer
	PRESS	2.1	Fehler Drucksensor
	PRESS	2.2	Fehler Drucksensor
	T.WAT	3.1	Fehler Temperatursensor des Motorkühlwassers
	T.WAT	3.2	Fehler Temperatursensor des Motorkühlwassers
	AIR	4.1	Fehler Lufttemperatursensor
	AIR	4.2	Fehler Lufttemperatursensor
	BATT	5.1	Fehler Batteriespannung
	BATT	5.2	Fehler Batteriespannung
	TILT	6.1	Fehler Lambdasonde
	TILT	6.2	Fehler Lambdasonde 2

D

KONTROLLLEUCHTE	FEHLERMELDUNG		FEHLER
	DTC	8.0	Fehler Traction Control-Steuergerät
	ECU	30.0	Fehler Motorsteuergerät
	PK.UP	34.0	Fehler Pick-Up Sensor
	SPEE.	36.0	Fehler Tachometersensor
	IMMO	37.0	Fehler Wegfahrsperre
	IMMO	37.1	Fehler Wegfahrsperre
	IMMO	37.3	Fehler Wegfahrsperre
	IMMO	37.5	Fehler Wegfahrsperre
	CAN	38.0	Fehler Kommunikationsleitung CAN

Funktion - Rückbeleuchtung

Die Rückbeleuchtung des Cockpits wird beim Key-On immer aktiviert.
Das Cockpit reduziert, dank der Erfassung der Lichtstärke durch Sensoren, bei Dunkelheit die Rückbeleuchtung augenschonend um 20 %.

Funktion „intelligente“ Scheinwerferabschaltung

Diese Funktion ermöglicht eine Reduzierung des Batterieverbrauchs, da sie den Scheinwerfer automatisch abschaltet. Sie wird in 3 Fällen aktiviert:

- im 1. Fall, wenn der Zündschlüsselschalter von OFF auf ON gedreht wird und innerhalb von 60 Sekunden kein Motorstart erfolgt, wird der Scheinwerfer ausgeschaltet und erst beim nächsten Motorstart wieder eingeschaltet.
- im 2. Fall, nach dem normalen Einsatz des Motorrads mit eingeschaltetem Scheinwerfer, wenn der Motor durch Betätigen der RUN-STOP -Taste an der rechten Umschaltereinheit abgestellt wird.
  In diesem Fall wird der Scheinwerfer 60 Sekunden nach dem Abschalten des Motors ausgeschaltet und erst beim nächsten Motorstart wieder eingeschaltet.
- im 3. Fall wird der Scheinwerfer, sobald der Motor gestartet wird, aus- und wieder eingeschaltet.

Funktion - „intelligente“ Scheinwerfereinschaltung

Diese Funktion gestattet die „programmierte“ Einschaltung des Scheinwerfers bei abgestelltem Motor (Key-off).
Das Cockpit bleibt sofort nach dem Key-Off noch 60 Sekunden lang aktiviert, so dass der Scheinwerfer durch Drücken der Taste (1, Abb. 8) in die Position B „▼“ eingeschaltet werden kann.
Während dieser 60 Sekunden gibt das Cockpit bei jedem Drücken der Taste (1, Abb. 8) in die Position B „▼“ die Möglichkeit für das Einschalten des Scheinwerfers 30 Sekunden lang frei; bei jedem Drücken wird die Einschaltzeit bis zu maximal 6 Betätigungen der Taste (1, Abb. 8) in die Position B „▼“ aufgerechnet (die maximale Zeit beträgt also 180 Sekunden).
Nach dem ersten Drücken der Taste (1, Abb. 8) in die Position B „▼“ erfolgt der START der 30 Sekunden mit entsprechender Aktivierung des Scheinwerfers; die Einschaltzeit kann nur dann summiert werden, wenn der zweite Druck innerhalb dieser 30 Sekunden erfolgt. Sind die 30 Sekunden Einschaltzeit des Scheinwerfers dagegen verstrichen, können keine weiteren 30 Sekunden „ergänzt“ werden, so dass der Scheinwerfer vom Cockpit abgeschaltet wird.
Zur Wiederherstellung dieser Funktion ist mindestens eine Umschaltung „Key-on/Key-off“ erforderlich.
Sollte zu einem beliebigen Zeitpunkt während der Aktivierung dieser Funktion die Batteriespannung plötzlich ausfallen, deaktiviert das Cockpit die Funktion beim abermaligen Zuschalten der Spannungsversorgung (das Cockpit bleibt also 60 Sekunden lang nicht aktiviert).

Das Immobilizer-System (Wegfahrsperre)

Um das Motorrad wirkungsvoller gegen Diebstahl zu schützen wurde es mit einem elektronischen Sicherheitssystem (WEGFAHRSPERRE) ausgestattet, das den Motor automatisch blockiert, wenn der Zündschlüssel auf Off gedreht wird.
In jedem Schlüssel befindet sich ein elektronischer Chip, der beim Anlassen das von einer im Zündschalter eingebauten Spezialantenne abgegebene Signal moduliert.
Das modulierte Signal entspricht einem „Losungswort", das bei jedem Zündvorgang unterschiedlich ausfällt und anhand dessen das Steuergerät den Schlüssel erkennt. Nur unter dieser Bedingung kann der Motor gestartet werden.

Schlüssel (Abb. 25)

Mit dem Motorrad wird folgendes ausgehändigt:
- 2 Schlüssel B (SCHWARZ).

Sie enthalten den „Code der Wegfahrsperre".

Hinweis

Ihr Ducati Vertragshändler könnte Sie womöglich auffordern, die Code Card zum Durchführen bestimmter Operationen auszuhändigen.

Bei den schwarzen Schlüsseln (B) handelt es sich um normale Schlüssel. Sie dienen:
- als Zündschlüssel,
- dem Öffnen des Kraftstofftanks,
- dem Öffnen des Sitzbankschlosses.

Hinweis

Gemeinsam mit den beiden Schlüsseln wird auch ein Anhänger (1) ausgehändigt, auf dem die Kennnummer dieser Schlüssel angegeben wird.

Achtung

Die Schlüssel voneinander trennen und den Anhänger (1) an einem sicheren Ort verwahren.
Darüber hinaus wird empfohlen, immer nur einen der beiden schwarzen Schlüssel für den Gebrauch des Motorrads zu verwenden.

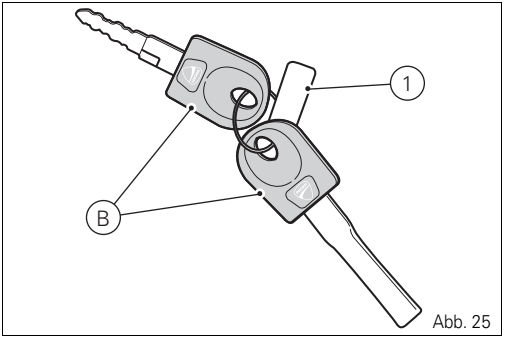


Abb. 25

Code Card

Gemeinsam mit den Schlüsseln wird auch eine CODE CARD (Abb. 26) ausgehändigt, auf der der elektronische Code (A, Abb. 27) angegeben wird, der im Fall einer Motorsperre und daher einer mangelnden Zündung nach einem KEY-ON zu verwenden ist.

Achtung

Die CODE CARD muss an einem sicheren Ort aufbewahrt werden. Der Fahrer sollte den auf der CODE CARD angegeben elektronischen Code immer mit sich führen, falls eine Motorfreigabe anhand des nachstehend beschriebenen Verfahrens erforderlich sein sollte. Bei Problemen am Immobilizer-System hat der Fahrer dann die Möglichkeit, die durch das Aufleuchten der ockerfarbenen Kontrollleuchte der Fahrzeugdiagnose (9, Abb. 3) angezeigte „Motorsperre“ aufzuheben.
Dieses Verfahren kann jedoch nur mittels Eingabe des auf der Code Card angegebenen elektronischen Codes (electronic code) durchgeführt werden.

Achtung

Die Code Card wird vom Vertragshändler zur Neuprogrammierung oder zum Austausch eines Schlüssels angefordert.

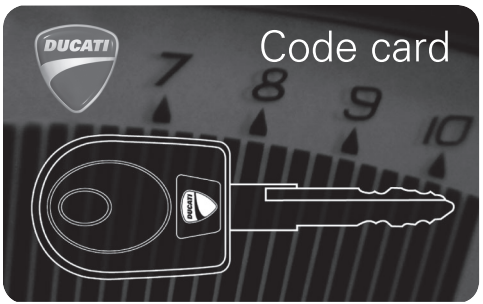


Abb. 26

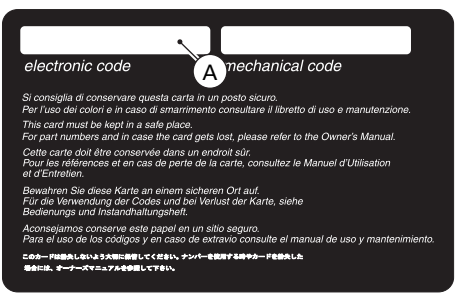

electronic code
A
mechanical code
Si consiglia di conservare questa carta in un posto sicuro.
Per l'uso dei colori e in caso di smarrimento consultare il libretto di uso e manutenzione.
This card must be kept in a safe place.
For part numbers and in case the card gets lost, please refer to the Owner's Manual.
Cette carte doit être conservée dans un endroit sûr.
Pour les références et en cas de perte de la carte, consultez le Manuel d'Utilisation et d'Entretien.
Bewahren Sie diese Karte an einem sicheren Ort auf.
Für die Verwendung der Codes und bei Verlust der Karte, siehe Bedienungs und Instandhaltungsheft.
Aconsejamos conserve este papel en un sitio seguro.
Para el uso de los códigos y en caso de extravio consulte el manual de uso y mantenimiento.

Abb. 27

Freigabeverfahren des Immobilizers (Wegfahrsperre)

Sollte es zum Auslösen der „Immobilizer-SPERRE" gekommen sein, kann das „Immobilizer-Freigabe"-Verfahren über das Cockpit durchgeführt werden.
Dazu muss die entsprechende Funktion geöffnet werden, dann wie folgt verfahren:
Das Menü auf der Seite „CODE" öffnen.

Hinweis

Dieses Menü darf nur bei Vorliegen von mindestens einem Fehler der Wegfahrsperre aktiviert sein.

Auf dieser Menüseite wird als der Ausgangscode „00000" angezeigt; drückt man nun die Taste (1, Abb. 8) 3 Sekunden lang in die Position B „▼", wird das Verfahren zur Eingabe des auf der Code Card angegebenen Elektronikcodes aufgerufen.

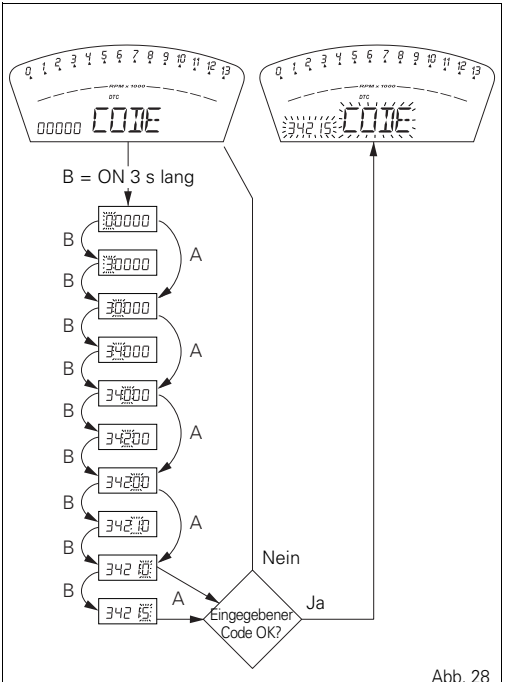


Abb. 28

D

Codeeingabe:
beim Aufrufen dieser Funktion blinkt die erste Stelle links.
Taste (1, Abb. 8):
bei jeder Betätigung auf Position B „▼“ läuft die Zählung um 1 Ziffer pro Sekunde fort;
durch Drücken in die Position A „▲“ geht man zur Einstellung der zweiten Ziffer über, die nun blinkt. Bei jeder Betätigung auf Position B „▼“ läuft die Zählung um 1 Ziffer pro Sekunde fort;
durch Drücken auf Position A „▲“ geht man zur Einstellung der dritten Ziffer über, die nun blinkt. Bei jeder Betätigung auf Position B „▼“ läuft die Zählung um 1 Ziffer pro Sekunde fort;
durch Drücken auf Position A „▲“ geht man zur Einstellung der vierten Ziffer über, die nun blinkt. Bei jeder Betätigung auf Position B „▼“ läuft die Zählung um 1 Ziffer pro Sekunde fort;
durch Drücken auf Position A „▲“ geht man zur Einstellung der fünften Ziffer über, die nun blinkt. Bei jeder Betätigung auf Position B „▼“ läuft die Zählung um 1 Ziffer pro Sekunde fort;
durch Drücken auf Position A „▲“ wird der Code übernommen.

Wurde der Code richtig eingegeben, blinken die Angabe CODE sowie der eingegebene Code gleichzeitig für die Dauer von 4 Sekunden; die Kontrollleuchte „Fahrzeug-/ Motordiagnose - EOBD“ (9, Abb. 4) erlischt; das Cockpit beendet dann automatisch das Menü und gestattet das „vorübergehende“ Anlassen des Fahrzeugs.
Verbleibt der Fehler dagegen am Cockpit, wird beim nächsten Key-On der Motor weiterhin gesperrt sein.
Sollte der Code nicht korrekt eingegeben worden sein, kehrt das Cockpit automatisch in das Menü „CODE“ zurück und zeigt den Code „00000“ an.

Funktionsweise

Jedes Mal, wenn der Zündschlüsselschalter von ON auf OFF gedreht wird, sorgt das Schutzsystem für die Aktivierung der Motorsperre. Beim Anlassen des Motors bzw. auf das Drehen des Schlüssels von OFF auf ON hin, können sich folgende Situationen ergeben:

1) wird der Code erkannt, deaktiviert das Schutzsystem die Motorsperre. Auf das Drücken der START-Taste (2, Abb. 33) hin, springt der Motor an.

2) Sollte die Kontrollleuchte „Fahrzeugdiagnose" (9, Abb. 4) aufleuchten und nach dem Drücken der Taste (1, Abb. 8) in die Position „▼" die Seite mit der Angabe „Error IMMO" angezeigt werden, bedeutet dies, dass der Code nicht erkannt wurde. In diesem Fall wird empfohlen, den Schlüssel in die Position OFF und dann wieder auf ON zu drehen. Sollte der Motor weiterhin blockiert bleiben, sollten Sie es nochmals mit dem anderen, mitgelieferten schwarzen Schlüssel versuchen. Springt der Motor immer noch nicht an, setzen Sie sich bitte mit dem DUCATI Kundendienst in Verbindung.

Achtung

Starke Stöße können den elektronischen Chip im Schlüssel beschädigen.

Bei diesem Verfahren immer den gleichen Schlüssel verwenden. Der Einsatz verschiedener Schlüssel kann das System daran hindern, den eingesteckten Schlüssel zu erkennen.

Ersatzschlüssel

Sollte der Kunde zusätzliche Schlüssel benötigen, kann er sich an den DUCATI-Kundendienst wenden und muss diesem dann alle noch in seinem Besitz befindlichen Schlüssel und die CODE CARD vorlegen.

Der Ducati Kundendienst wird alle neuen und die noch vorhandenen Schlüssel speichern.

Der Kunde kann vom Ducati Kundendienst auch dazu aufgefordert werden, sich als Inhaber des Motorrads auszuweisen.

Die Codenummern der zur Speicherung nicht vorgelegten Schlüssel werden aus dem Speicher gelöscht; dadurch wird gewährleistet, dass die eventuell verloren gegangenen Schlüssel nicht mehr zum Anlassen des Motors verwendet werden können.

Hinweis

Bei Übergabe des Motorrads an einen anderen Besitzer müssen diesem alle Schlüssel und die CODE CARD ausgehändigt werden.

Bedienelemente

Achtung
In diesem Kapitel werden die Anordnung und die Funktion der zum Betrieb des Motorrads erforderlichen Bedienelemente erläutert. Vor der Betätigung der Bedienelemente die folgende Beschreibung aufmerksam durchlesen.

Anordnung der Bedienelemente des Motorrads (Abb. 29)

1) Cockpit
2) Zündschlüsselschalter und Lenkersperre
3) Linker Umschalter
4) Kupplungssteuerhebel
5) Hinterradbremspedal
6) Rechter Umschalter
7) Gasdrehgriff
8) Vorderradbremshebel
9) Gangschaltpedal

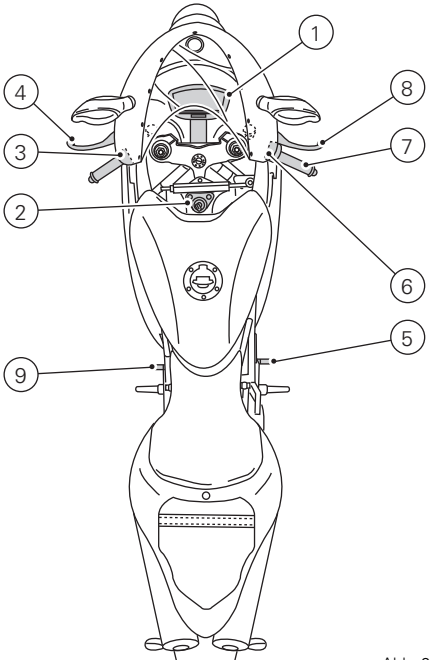


Abb. 29

Zündschlüsselschalter und Lenkersperre

(Abb. 30)

Der Zündschalter ist vor dem Tank angebracht und hat vier Stellungen:

A) ON: Beleuchtung und Motor eingeschaltet
B) OFF: Beleuchtung und Motor ausgeschaltet
C) LOCK: Lenkschloss blockiert
D) P: Standlicht eingeschaltet und Lenkschloss blockiert.

Hinweis

Um den Schlüssel in die beiden letztgenannten Positionen zu bringen, ihn eindrücken und dann drehen. In den Positionen (B), (C) und (D) kann der Schlüssel abgezogen werden.

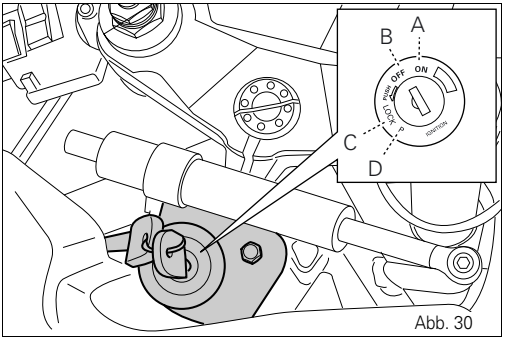


Abb. 30

Linker Umschalter (Abb. 31)

1) Abblendschalter mit zwei Positionen:
Position = Abblendlicht eingeschaltet;
Position = Fernlicht eingeschaltet.

2) Taste = Blinkerschalter mit drei Positionen:
mittlere Position = ausgeschaltet;
Position = Abbiegen nach links;
Position = Abbiegen nach rechts.
Durch Drücken des in Mittelposition zurückgeführten Schalthebels wird der Blinker ausgeschaltet.

3) Taste = Hupe

4) Taste = Lichthupe (FLASH) und Cockpitsteuerung.

5) Cockpit-Steuertaste mit 2 Stellungen:
Position „▲“;
Position „▼“.

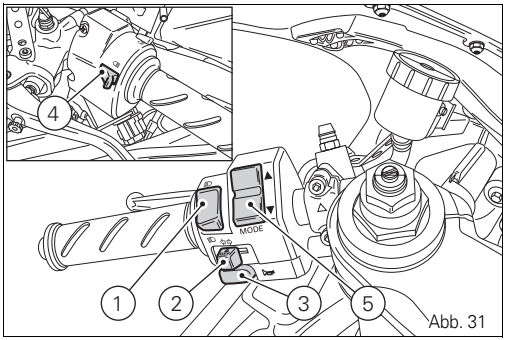


Abb. 31

Kupplungssteuerhebel

Dieser Hebel (1) ist für das Auskuppeln zuständig. Er ist mit einem Regulierknopf (2) ausgestattet, über den die Distanz zwischen diesem Hebel und dem Griff an der Lenkerhälfte eingestellt werden kann.
Der Hebelabstand wird durch 10 Klicks des Knopfs (2) eingestellt. Mit Drehung im Uhrzeigersinn wird der Abstand des Hebels zum Gasgriff vergrößert. Umgekehrt wird der Abstand reduziert.
Durch Betätigung des Kupplungshebels (1) wird die Kraftübertragung vom Motor zum Getriebe und damit zum Antriebsrad unterbrochen. Die Anwendung dieses Hebels ist in allen Fahrsituationen des Motorrads von ausschlaggebender Bedeutung, besonders aber beim Anfahren.

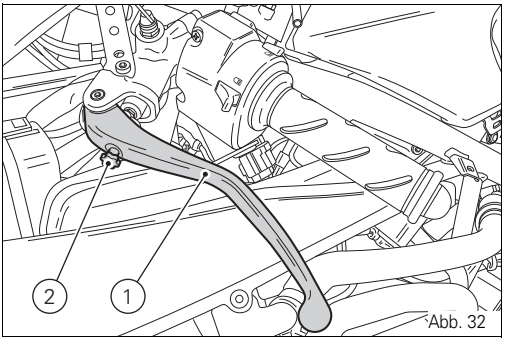


Abb. 32

Achtung

Die Regulierung des Kupplungshebels muss bei stehendem Motorrad erfolgen.

Wichtig

Die korrekte Verwendung dieser Vorrichtung verlängert die Lebensdauer des Motors und schützt die Antriebselemente vor Schäden.

Hinweis

Bei ausgeklapptem Seitenständer kann der Motor gestartet werden, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet. Bei eingelegtem Gang ist der Anlass möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen wird (dabei muss der Seitenständer jedoch hochgeklappt sein).

Rechter Umschalter (Abb. 33)

1) MOTORSTOPP-Schalter, zwei Positionen:
Position ⟲ (RUN) = Motorbetrieb
Position ⊠ (OFF) = Motorstopp

Achtung

Dieser Schalter dient hauptsächlich in Notfällen, in denen ein schnelles Abstellen des Motors notwendig ist. Nach einem Halt, muss der Schalter in die Position ⟲ zurückgestellt, dann kann das Motorrad angelassen werden.

Wichtig

Wird der Motor nach Fahren mit eingeschalteter Beleuchtung durch Betätigen des Schalters (1) abgestellt und der Zündschlüssel dabei auf **ON** gelassen, kann sich die Batterie entladen, da in diesem Fall die Beleuchtung eingeschaltet bleibt.

2) Drucktaste ⏲ = Motoranlass.

Gasdrehgriff (Abb. 33)

Mit dem Gasdrehgriff (3) am rechten Lenkerstummel werden die Drosselklappen geöffnet. Beim Loslassen des Griffs kehrt dieser automatisch wieder in die Standgasstellung zurück.

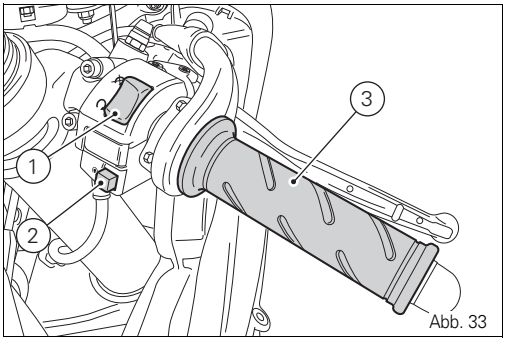


Abb. 33

D

Vorderradbremshebel (Abb. 34)

Durch Ziehen dieses Hebels (1) zum Gasdrehgriff wird die Vorderradbremse betätigt. Hierzu reicht schon ein geringer Kraftaufwand der Hand aus, da es sich um eine hydraulisch betätigte Bremse handelt.
Der Bremshebel (1) ist mit einem Rändelknopf (2) versehen, mit dem der Abstand zwischen Hebel und Griff an der Lenkerhälfte eingestellt werden kann.
Der Hebelabstand wird durch 10 Klicks des Knopfs (2) eingestellt. Mit Drehung im Uhrzeigersinn wird der Abstand des Hebels zum Gasgriff vergrößert. Umgekehrt wird der Abstand reduziert.

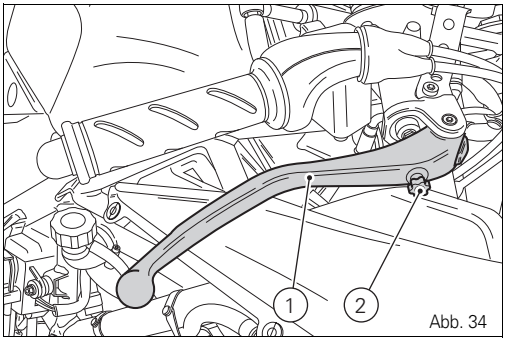


Abb. 34

Hinterradbremspedal (Abb. 35)

Zur Betätigung der Hinterradbremse das Pedal (1) mit dem Fuß nach unten drücken.
Es handelt sich hierbei um ein hydraulisch betätigtes Bremssystem.

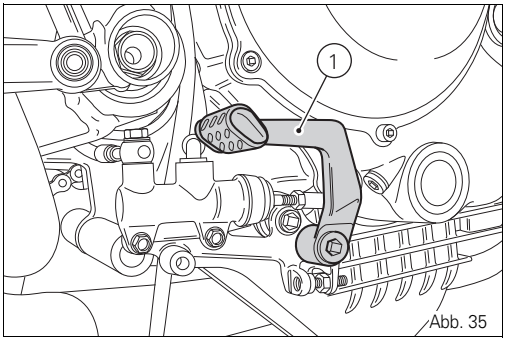


Abb. 35

Schaltpedal (Abb. 36)

Das Schaltpedal verfügt über eine Ruheposition N, die sich in der Mitte befindet und in die es automatisch wieder zurückkehrt. Diese Bedingung wird durch Aufleuchten der Anzeige N (3, Abb. 3) im Cockpit angezeigt.
Das Pedal wird wie folgt betätigt:
nach unten = das Pedal nach unten drücken und so den 1. Gang einlegen oder in einen niedrigeren Gang herunterschalten. Damit erlischt die Anzeige N im Cockpit.
nach oben = zum Einlegen des 2. Gangs und danach des 3., 4., 5. und 6. Gangs.
Jede Pedalverstellung entspricht der Weiterschaltung um einen einzigen Gang.

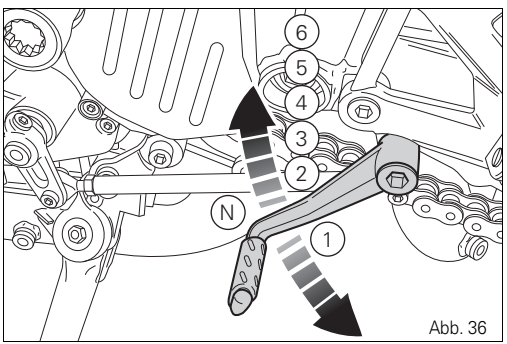


Abb. 36

D

Einstellung der Position des Schalt- und des Hinterradbremspedals

(Abb. 37 und Abb. 38)

Zur Abstimmung auf die individuellen Bedürfnisse jeden Motorradfahrers kann die Position des Schalt- und Hinterradbremspedals zur Fußraste eingestellt werden. Die Position des Schaltpedals kann folgendermaßen geändert werden:

die Stange (1) sichern und die Kontermuttern (2) und (3) lockern.

Hinweis

Die Mutter (2) hat ein Linksgewinde.

Die Schaltstange (1) am sechskantigen Schlüsselansatz drehen und das Schaltpedal in die gewünschte Position bringen.

Die beiden Kontermuttern gegen die Schaltstange festziehen.

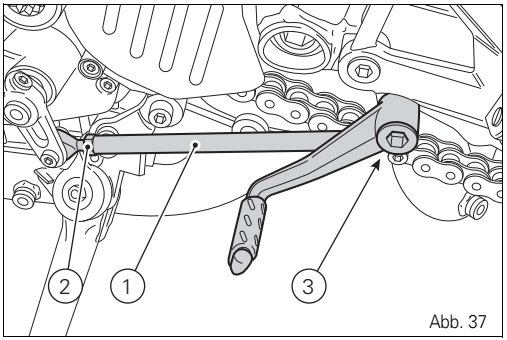


Abb. 37

Die Position des Pedalhebels der Hinterradbremssteuerung kann wie folgt geändert werden:
Die Kontermutter (4) lockern.
Die Einstellschraube (5) des Pedalhubs so lange drehen, bis die gewünschte Position erreicht ist.
Die Kontermutter (4) mit einem Anzugsmoment von 2,3 Nm festziehen.
Den Leerhub des Bremspedals von Hand prüfen. Er muss ca. 1,5÷2 mm vor Ansprechen der Bremse betragen.
Sollte dies nicht der Fall sein, muss die Länge des Steuerstabs des Bremszylinders folgendermaßen geändert werden:
Die Kontermutter (6) am Zylinderstab lockern.
Um den Leerhub zu erhöhen, den Stab an der Gabel (7) einschrauben, um ihn dagegen zu mindern lockern.
Die Kontermutter (6) mit einem Anzugsmoment von 7,5 Nm festziehen und erneut das Spiel kontrollieren.

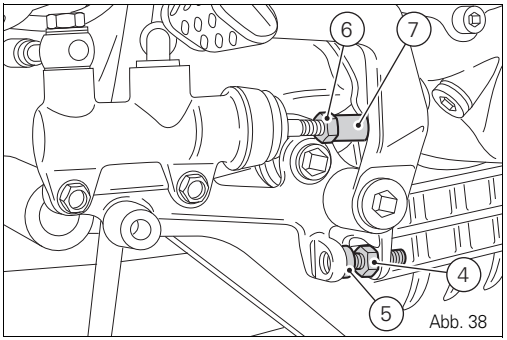


Abb. 38

Hauptbestandteile und -vorrichtungen

Position am Motorrad (Abb. 39)

1) Kraftstofftankverschluss
2) Sitzbankschloss
3) Seitenständer
4) Lenkungsdämpfer
5) Rückspiegel
6) Einstellvorrichtungen für Vorderradgabel
7) Einstellvorrichtungen für Zentralfederbein
8) Auspuffschalldämpfer (siehe „Achtung“ auf Seite 67).
9) Katalysator

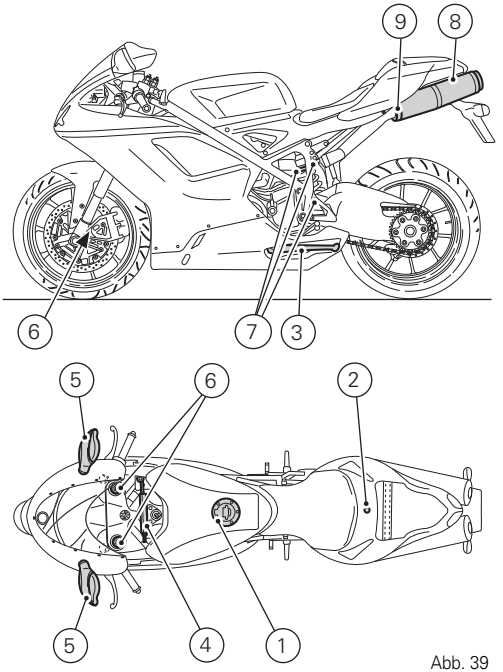


Abb. 39

Kraftstofftankverschluss (Abb. 40)

Öffnen

Den Schutzdeckel (1) anheben, dann den Zündschlüssel einstecken. Um 1/4 Drehung im Uhrzeigersinn drehen und das Schloss aufsperren.
Den Tankdeckel anheben.

Schließen

Den Tankdeckel mit eingestecktem Schlüssel wieder in seinen Sitz eindrücken. Den Schlüssel gegen den Uhrzeigersinn in seine Ausgangsstellung zurückdrehen, dann abziehen. Den Schutzdeckel (1) des Tankschlosses wieder zuklappen.

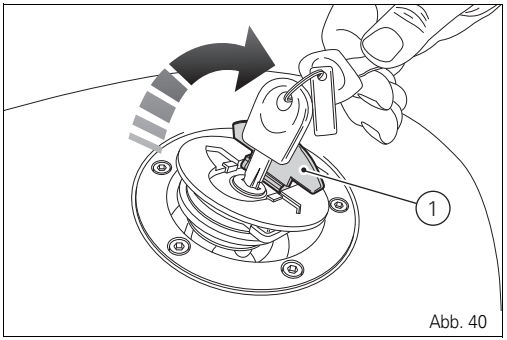


Abb. 40

Hinweis

Das Schließen des Tankdeckels ist nur mit eingestecktem Schlüssel möglich.

Achtung

Nach jedem Tanken (siehe Seite 68) muss man sich immer davon überzeugen, dass der Tankverschluss auch wieder perfekt ausgerichtet und abgeschlossen wurde.

Sitzbankschloss

Öffnen (Abb. 41)

Den Zündschlüssel in das Sitzbankschloss (1) stecken und im Uhrzeigersinn drehen, bis sich das Schloss entriegelt.
Die Sitzbank (2) hinten vorsichtig anheben und abnehmen.

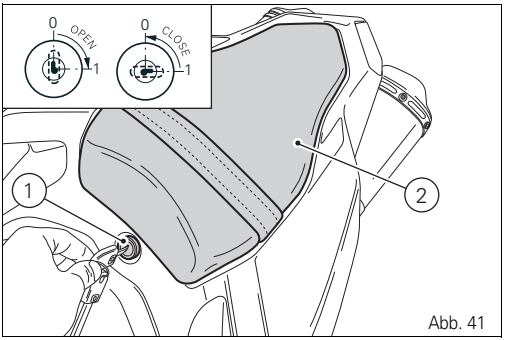


Abb. 41

Schließen (Abb. 42)

Die Arretierungen (3) am Sitzbankboden unter den hinteren Rahmenaufsatz einschieben.
So lange auf die Beifahrersitzbank drücken, bis es zum Einrasten des Stifts (4) in der Verriegelung (5) kommt.
Durch leichtes Ziehen der Beifahrersitzbank nach oben hin sicherstellen, dass sie korrekt befestigt resultiert.

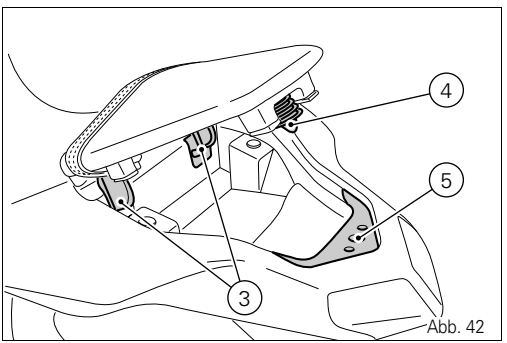


Abb. 42

D

Seitenständer (Abb. 43)

Wichtig
Vor dem Ausklappen des Seitenständers sicherstellen, dass die Abstellfläche fest und eben ist.

Weicher Boden, Kies, von der Sonne aufgeweichter Asphalt, u.ä. können zu einem mit schweren Schäden verbundenem Umfallen des Motorrads führen.
Auf abfallendem Gelände muss das Motorrad immer mit talwärts zeigendem Hinterrad abgestellt werden.
Zum Ausklappen des Seitenständers mit dem Fuß den Ständerarm (1) herunterdrücken (dabei die Lenkerstummel des Motorrads mit beiden Händen umfassen) und ihn bis in seine maximale Ausklappstellung begleiten. Das Motorrad neigen, bis der Ständer festen Bodenkontakt hat.

Achtung
Nicht auf dem Motorrad sitzen bleiben, wenn es auf dem Seitenständer steht.

Um den Seitenständer wieder in seine „Ruheposition" (waagrecht) zu bringen, das Motorrad nach rechts neigen und gleichzeitig den Schubarm (1) mit dem Fußrücken nach oben drücken.

Hinweis
Die Funktionstüchtigkeit des Rückholsystems (zwei ineinander geschobene Spannfedern) und des Sicherheitssensors (2) sollte regelmäßig überprüft werden.

Hinweis
Bei ausgeklapptem Seitenständer kann der Motor gestartet werden, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet. Bei eingelegtem Gang ist der Anlass möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen wird (dabei muss der Seitenständer jedoch hochgeklappt sein).

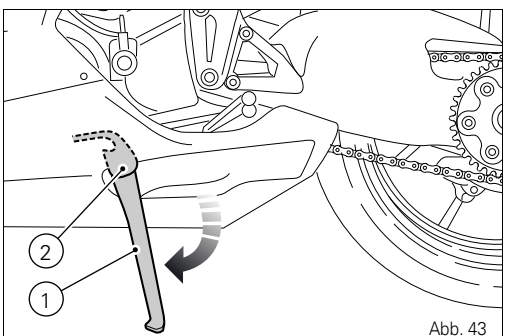


Abb. 43

D

Lenkungsdämpfer (Abb. 44)

Er ist vor dem Tank angebracht und sowohl am Rahmen als auch an der oberen Gabelbrücke befestigt.
Er trägt zur erhöhten Lenkgenauigkeit und -stabilität bei, was ein besseres Ansprechverhalten des Motorrads in allen Fahrsituationen gewährleistet.

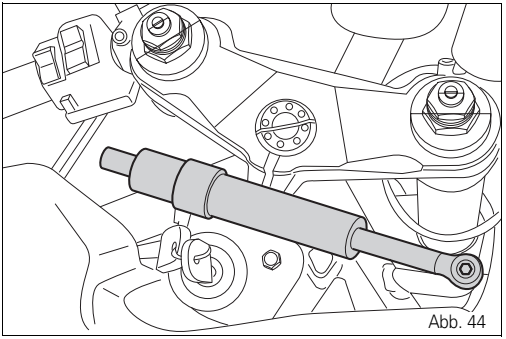


Abb. 44

Einstellvorrichtungen für die Vorderradgabel

Die Gabel des Motorrads ist sowohl in der Zugstufe (Ausfederung) als auch in der Druckstufe der Holme sowie in der Federvorspannung einstellbar.

Die Einstellung erfolgt über die äußeren Einstellschrauben:

1) für die Änderung der hydraulischen Dämpfung in der Zugstufe (Abb. 45);
2) für die Änderung der Vorspannung der innen liegenden Federn (Abb. 45);
3) zur Änderung der hydraulischen Dämpfung in der Druckstufe (Abb. 46).

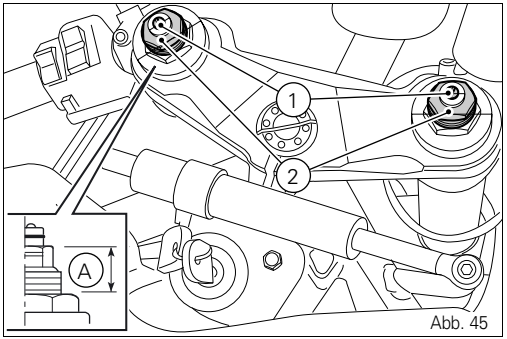


Abb. 45

Den Seitenständer ausklappen und das Motorrad auf ebenem und festem Untergrund abstellen.
Die sich am Scheitel der Gabelholme befindliche Einstellschraube (1) mit dem entsprechenden Schlüssel drehen und so auf die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe einwirken.
Beim Drehen der Einstellschrauben (1 und 3) sind Klicks vernehmbar, von denen jeder einer Dämpfposition entspricht. Wird die Einstellschraube vollständig eingeschraubt, erhält man die Position „0“, die der maximalen Dämpfung
entspricht. Von dieser Position aus beginnend, kann man, durch Drehen gegen den Uhrzeigersinn, die verschiedenen Einrastgeräusche mitzählen, die dann jeweils den Positionen „1“, „2“ usw. entsprechen.

Die Standardeinstellungen sind:
Druckstufe:
3/4 Drehung;
Zugstufe:
12 Klicks.
Federvorspannung: (A, Abb. 45): 18 mm;

Um die Vorspannung der Innenfeder jedes Holms ändern zu können, muss die Sechskant-Einstellschraube (2, Abb. 45) unter Anwendung eines 22 mm-Sechskantschlüssels betätigt werden.

Wichtig
Die Einstellelemente beider Holme müssen auf die gleichen Positionen eingestellt werden.

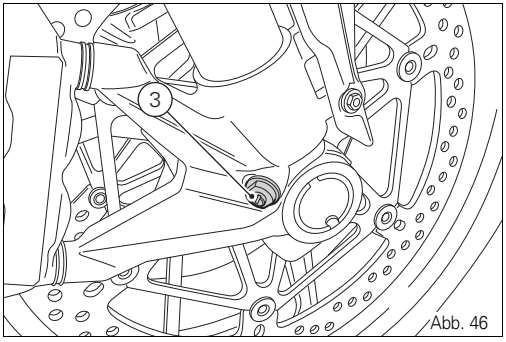


Abb. 46

Einstellvorrichtungen für das Zentralfederbein (Abb. 47)

Das Federbein hat außen liegende Einstellelemente, die eine Anpassung des Motorradsetups an die jeweiligen Lastbedingungen zulassen.
Das Einstellelement auf der linken Seite (1) an der unteren Federbeinanlenkung der Schwinge reguliert die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe (Ausfederung).
Das Einstellelement (2) am Ausdehnungsbehälter des Federbeins reguliert die hydraulische Dämpfung in der Druckstufe.
Durch ein Drehen der Einstellelemente (1 und 2) im Uhrzeigersinn wird die Dämpfung erhöht, in die andere Richtung dagegen gemindert.
Standardeinstellung:
von ganz geschlossen (Uhrzeigersinn) lockern:
Einstellelement (1) um 2 Drehungen
Einstellelement (2) um 2 Drehungen
Federvorspannung: 20 mm.
Die beiden Nutmuttern (3), die am oberen Teil des Federbeins angeordnet sind, dienen der Einstellung der Vorspannung der äußeren Feder. Zum Ändern der Federvorspannung die obere Nutmutter entsprechend drehen. Durch ANZIEHEN oder LÖSEN der unteren Nutmutter wird die Vorspannung erhöht bzw. gemindert.

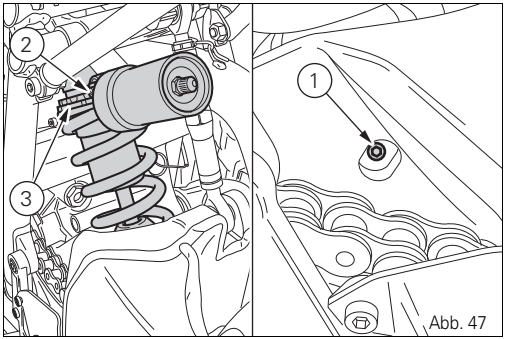


Abb. 47

Nach Einstellung der gewünschten Vorspannung die obere Feststellnutmutter anziehen.

Achtung
Die Nutmutter der Federvorspannung mit einem Hakenschlüssel drehen. Hierbei besonders vorsichtig vorgehen, um sich nicht zu verletzen, falls der Hakenschlüssel abrutschen und man mit der Hand gegen andere Motorradteile schlagen sollte.

Achtung
Das Federbein enthält unter hohem Druck stehendes Gas und kann, falls es von unerfahrenen Personen ausgebaut werden sollte, schwere Schäden verursachen.

Beim geplanten Fahren mit Beifahrer und Gepäck muss die Feder des hinteren Federbeins auf die maximale Vorspannung eingestellt werden. Somit kann das Fahrverhalten verbessert und ein Aufsetzen des Motorrads vermieden werden. Diese Maßnahme kann die Anpassung der Zugstufeneinstellung erforderlich machen.

Gebrauchsnormen

Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit

Max. Drehzahl (Abb. 48)

Während der Einfahrzeit und des normalen Gebrauchs einzuhaltende Drehzahlen:
1) bis 1000 km;
2) von 1000 bis 2500 km.

Bis 1000 km

Auf den ersten 1000 km muss der Drehzahlmesser aufmerksam beobachtet werden. Folgende Drehzahl darf absolut nicht überschritten werden:
5.500÷6000 min^{-1}.
Während der ersten Betriebsstunden des Motorrads sollte die Belastung und den Drehzahlbereich des Motors ständig variiert werden, dabei jedoch immer unter der vorgeschriebenen Drehzahlgrenze bleiben.

Hierzu eignen sich besonders kurvenreiche Strecken und auch Straßen in hügeligem Gelände, wo Motor, Bremse und Fahrwerk wirksam eingefahren werden können.
Auf den ersten 100 km müssen die Bremsen behutsam betätigt und plötzliche oder längere Bremsvorgänge vermieden werden. Dies ermöglicht ein korrektes Einschleifen des Reibmaterials der Bremsbeläge auf den Bremsscheiben.
Um ein einwandfreies, gegenseitiges Anpassen aller mechanischen und beweglichen Teile zu ermöglichen und insbesondere um die um die dauerhafte Funktionstüchtigkeit der wichtigsten Motorteile nicht vorzeitig zu beeinträchtigen sollte nicht zu abrupt beschleunigt und der Motor, besonders an Steigungen, nicht zu lange bei erhöhter Drehzahl betrieben werden.
Darüber hinaus wird empfohlen, die Antriebskette öfters zu kontrollieren und sie ggf. zu schmieren.

Von 1000 bis 2500 km

Nun kann man dem Motor bereits höhere Leistungen abverlangen. Folgende Drehzahl darf jedoch nicht überschritten werden:
7000 min^{-1}.

Wichtig

Während der Einfahrzeit müssen das Instandhaltungsprogramm und die im Garantieheft durch die Inspektionscoupons empfohlenen Kontrollen am Motorrad strikt eingehalten bzw. vorgenommen werden.
Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor Holding S.p.A. jeglicher Verantwortung für eventuelle Motorschäden oder eine verminderte Lebensdauer des Motors.

Werden diese Empfehlungen entsprechend befolgt, wird die Lebensdauer des Motors verlängert und es fallen weniger Inspektionen und Einstellungen an.

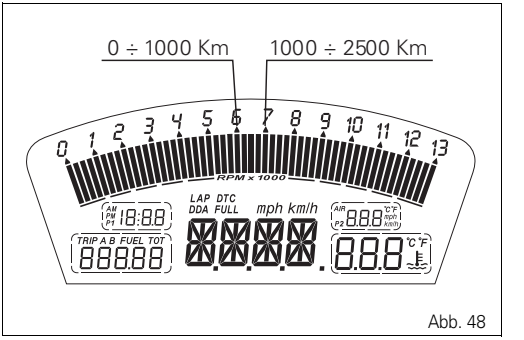


Abb. 48

Kontrollen vor dem Motoranlass

Achtung

Das Unterlassen der vor dem Losfahren erforderlichen Kontrollen kann Schäden am Motorrad und schwere Verletzungen des Fahrers und Beifahrers zur Folge haben.

Vor dem Losfahren ist folgendes zu kontrollieren:

KRAFTSTOFF IM TANK
Den Kraftstoffstand im Tank kontrollieren. Eventuell nachtanken (Seite 68).

MOTORÖLSTAND
Über das Schauglas den Füllstand in der Ölwanne kontrollieren. Eventuell nachfüllen (Seite 92).

BREMS- UND KUPPLUNGSFLÜSSIGKEIT
In den jeweiligen Behältern den Füllstand der Flüssigkeiten prüfen (Seite 76).

KÜHLFLÜSSIGKEIT
Den Stand im Ausgleichsbehälter kontrollieren; eventuell nachfüllen (Seite 75).

REIFENZUSTAND
Den Druck und den Verschleißzustand der Reifen kontrollieren (Seite 90).

FUNKTIONALITÄT DER BEDIENELEMENTE
Bremshebel und -pedal, Kupplungshebel, Gasdrehgriff und Schaltpedal betätigen und deren Funktionsweise kontrollieren.

LICHTER UND ANZEIGEN
Die Funktionstüchtigkeit der Glühlampen von Beleuchtungsanlage, Anzeigeleuchten und die Funktion der Hupe überprüfen. Durchgebrannte Glühlampen ersetzen (Seite 84).

SCHLÖSSER
Die Blockierung des Tankverschlusses (Seite 53) und der Beifahrersitzbank (Seite 54) kontrollieren.

SEITENSTÄNDER
Die Funktionstüchtigkeit und die korrekte Position des Seitenständers prüfen (Seite 55).

Achtung

Im Fall von Funktionsstörungen oder Defekten auf einen Einsatz des Motorrads verzichten und sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Motoranlass

Achtung
Sich vor dem Anlassen des Motors mit den während der Fahrt gebrauchten Bedienelementen vertraut machen (siehe Seite 10).

Achtung
Den Motor niemals in geschlossenen Räumen starten. Die Abgase sind giftig und könnten schon nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen.

1) Den Zündschlüsselschalter auf in die Position ON (Abb. 49) bringen. Überprüfen, ob die grüne Kontrollleuchte N und die rote Kontrollleuchte im Cockpit aufleuchten.

Wichtig
Die Öldruckanzeige muss einige Sekunden nach dem Anlassen des Motors (Seite 11) erlöschen.

Achtung
Der Seitenständer muss sich in seiner Ruheposition (waagrecht) befinden, da sonst der Sicherheitssensor am Anlass hindert.

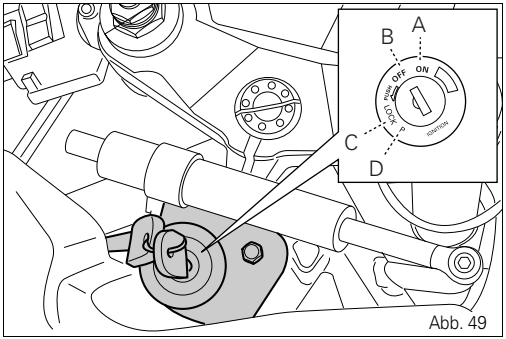


Abb. 49

Hinweis
Bei ausgeklapptem Seitenständer kann der Motor nur dann gestartet werden, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet. Bei eingelegtem Gang ist der Anlass möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen wird (dabei muss der Seitenständer jedoch hochgeklappt sein).

2) Sich davon überzeugen, dass sich der Stoppschalter (2, Abb. 50) in der Position ∩ (RUN) befindet, dann die Startertaste (3, Abb. 50) drücken.

Wichtig

Einen kalten Motor niemals gleich in einer zu hohen Drehzahl betreiben. Erst abwarten, bis das Öl auf Betriebstemperatur kommt, damit es alle Schmierstellen erreichen kann.

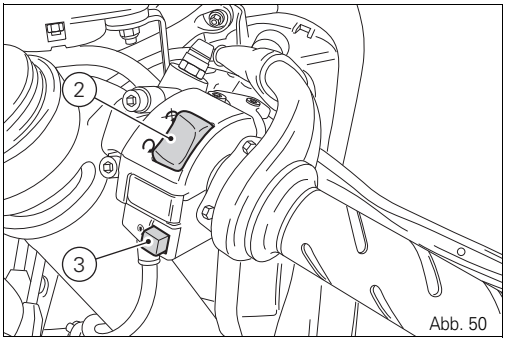


Abb. 50

Starten und Fahren

1) Die Kupplung durch Ziehen des Kupplungshebels auskuppeln.
2) Den Schalthebel kräftig mit der Fußspitze herunterdrücken und den ersten Gang einlegen.
3) Durch Drehen am Gasdrehgriff den Motor leicht beschleunigen und dabei den Kupplungshebel langsam und gleichmäßig loslassen. Das Fahrzeug fährt an.
4) Den Kupplungshebel nun vollkommen loslassen und beschleunigen.
5) Um in einen höheren Gang zu schalten, das Gas schließen und so die Motordrehzahl reduzieren, dann sofort auskuppeln, den Schalthebel anheben, daraufhin den Kupplungshebel wieder loslassen.
Das Zurückschalten von einem höheren in einen niedrigeren Gang erfolgt folgendermaßen: Den Gasgriff schließen, den Kupplungshebel ziehen, den Motor kurz beschleunigen, wodurch die Synchronisierung des jeweiligen Zahnradpaars ermöglicht wird, dann den nächst niedrigeren Gang einlegen und den Kupplungshebel wieder loslassen. Die Steuerungen überlegt und rechtzeitig verwenden: An Steigungen, wenn das Motorrad anfängt an Geschwindigkeit zu verlieren bzw. der Motor an Drehzahl, sofort in den nächst niedrigeren Gang zurückschalten. So werden übermäßige Beanspruchungen nicht nur des Motors sondern auch der gesamten Motorradstruktur vermieden.

Wichtig

Abrupte Beschleunigungen sind zu vermeiden, da sie zur Einspritzung von übermäßigen Kraftstoffmengen und zu starken Ruckbelastungen an den Antriebsorganen führen können. Während der Fahrt sollte die Kupplung nicht gezogen werden, da dies zu übermäßiger Erwärmung und starkem Verschleiß des Reibmaterials führen kann.

Bremsen

Die Geschwindigkeit rechtzeitig herabsetzen, um die Bremswirkung des Motors zu nutzen und erst dann mit beiden Bremsen abbremsen. Bevor das Motorrad zum Stehen kommt, die Kupplung ziehen, um zu vermeiden, dass der Motor plötzlich stoppt.

Achtung

Das unabhängige Bremsen mit nur einer Bremse hat eine stark verringerte Bremswirkung zur Folge.
Die Bremsen niemals zu abrupt und zu kräftig betätigen, da es sonst zu einer Blockierung der Räder und zum damit Verlust der Motorradkontrolle kommen kann.
Bei Regen oder beim Befahren von Straßenbelägen mit geringer Haftung reduziert sich die Bremswirkung erheblich. In solchen Situationen müssen die Bremsen gefühlvoll und besonders vorsichtig betätigt werden. Abrupte Fahrmanöver können zum Verlust der Motorradkontrolle führen. Beim Befahren von langen und stark abschüssigen Strecken die Bremskraft des Motors durch Herunterschalten nutzen und die Bremsen abwechselnd und nur für kurze Abschnitte benutzen, da ein andauernder Einsatz der Bremsen eine Überhitzung der Bremsbeläge zur Folge haben könnte, was die Bremswirkung drastisch vermindert. Ungenügend oder zu stark aufgepumpte Reifen mindern die Bremswirkung und beeinflussen die Fahrpräzision und die Haftung in Kurven.

Anhalten

Die Geschwindigkeit herabsetzen, herunterschalten und das Gas schließen. Bis in den ersten Gang herunter- und dann in den Leerlauf schalten. Bremsen und Anhalten.
Den Zündschlüssel auf OFF (Seite 44) stellen und so den Motor abschalten.

Parken

Zum Parken des stehenden Motorrads den Seitenständer (siehe Seite 55) verwenden.
Den Lenker vollständig nach links drehen und den Schlüssel zur Diebstahlsicherung auf LOCK drehen.
Falls das Motorrad in einer Garage oder in anderen Gebäuden geparkt wird, darauf achten, dass diese gut belüftet sind und das Motorrad nicht in der Nähe von Wärmequellen abgestellt wird.
Im Bedarfsfall kann das Standlicht eingeschaltet bleiben. Dazu den Zündschlüssel in die Position P drehen.

Wichtig

Den Zündschalter aber nicht zu lange auf der Position P belassen, da sich sonst die Batterie entlädt. Den Zündschlüssel nie eingesteckt lassen, wenn das Motorrad unbeaufsichtigt bleibt.

Achtung

Die Auspuffanlage kann auch nach dem Abschalten des Motors noch heiß sein. Es ist daher darauf zu achten, dass man mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommt und das Fahrzeug nicht in der Nähe von entflammbarem Material (einschließlich Holz, Blätter usw.) abstellt.

Achtung

Das Verwenden von Vorhängeschlössern oder anderweitigen Blockiersystemen, die an der Fortbewegung des Motorrads hindern (z.B. Bremsscheibenblockierung, Kettenblattblockierung, usw.) ist sehr gefährlich und kann die Funktionstüchtigkeit des Motorrads und die Sicherheit des Fahrers und des Beifahrers negativ beeinflussen.

Tanken (Abb. 51)

Den Tank nicht übermäßig füllen. Der Kraftstoffstand muss unterhalb der Einfüllöffnung unter dem Tankverschlussschacht bleiben.

Achtung

Kraftstoff mit geringem Bleigehalt mit einer Oktanzahl von mindestens 95 (siehe Tabelle „Betriebsstoffe" Seite 101) tanken.
Im Tankverschlussschacht darf kein Kraftstoff vorhanden sein.

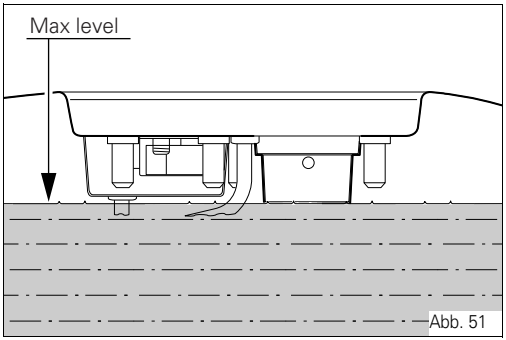


Abb. 51

Mitgeliefertes Zubehör (Abb. 52)

Im Stauraum unter der Beifahrersitzbank befinden sich:
Bedienungs - und Wartungsanleitung;
der Werkzeugsatz enthält:

- Sechskant-Zündkerzenschlüssel;
- Stift für Zündkerzenschlüssel;
- Doppel-Schraubendreher;
- Inbusschlüssel für Verkleidungen.

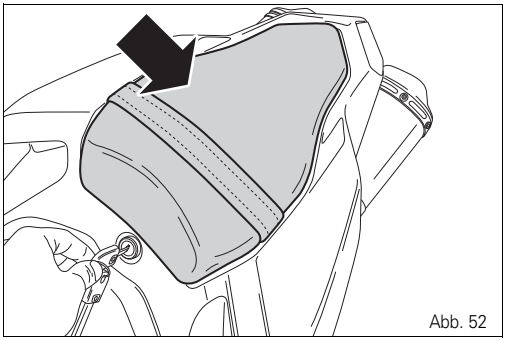


Abb. 52

Hauptsächliche Betriebs- und Instandhaltungsarbeiten

Abnahme der Verkleidung

Um bestimmte Reparatur- oder Instandhaltungseingriffe vornehmen zu können, ist zuvor der Ausbau einiger Teile der Motorradverkleidung erforderlich.

Achtung

Unvollständig oder nicht korrekt wieder angebrachte Teile können sich während der Fahrt plötzlich lösen und damit zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen.

Wichtig

Um Schäden an den lackierten Teilen oder am Plexiglas der Cockpitverkleidung zu vermeiden, beim Zusammenbau die Befestigungsschrauben stets mit den Nylon-U-Scheiben unterlegen.

Seitenverkleidungen

Die Seitenverkleidungen unter Verwendung des Inbusschlüssels aus dem Werkzeugsatz abnehmen, hierzu folgende Teile lösen:
die zwei Schrauben (1) für die Befestigung an den Verkleidungshaltern
die sechs Schrauben (2) für die Befestigung an der Cockpitverkleidung
die vier Schrauben (3) für die Befestigung am Rahmen
die zwei unteren Schrauben (4) für die Befestigung von rechter mit linker Verkleidung
die zwei Schrauben (5) für die Befestigung am Ölkühler
die zwei Schrauben (6,Abb. 54) für die vordere Befestigung an der Cockpitverkleidung.

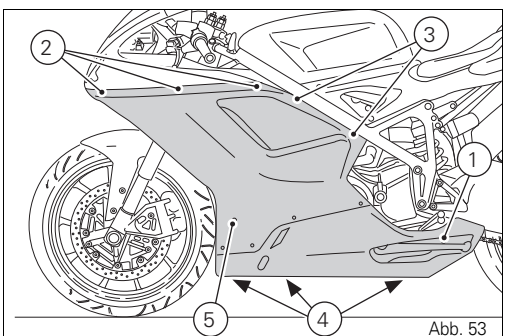


Abb. 53

D

Hinweis
Auf den nach Abnahme der Verkleidung freiliegenden Spritzschutz achten.

Hinweis
Für die Montage der linken Verkleidung den Seitenständer ausklappen und durch die Öffnung an der Verkleidung führen.

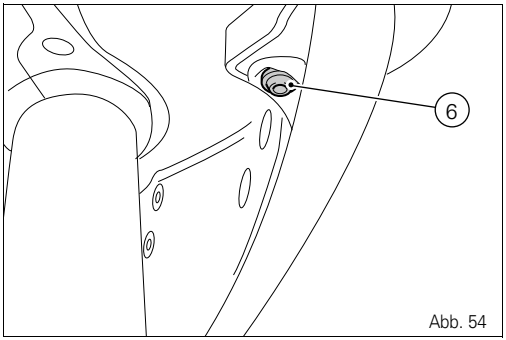


Abb. 54

Rückspiegel

Die Schrauben (1) für die Befestigung des Rückspiegels lösen.
Die Befestigungsstifte (2) von den Halteklammern (3) am Cockpithalter (4) lösen. Die Schutzgummis (5) entfernen, dann die Steckverbindungen (6) des Blinkers lösen.
Beim anderen Rückspiegel in der gleichen Weise verfahren.

Wichtig

Bei erneuter Montage „mittelstarke Schraubensicherung" auf das Gewinde der Schrauben (1) auftragen.

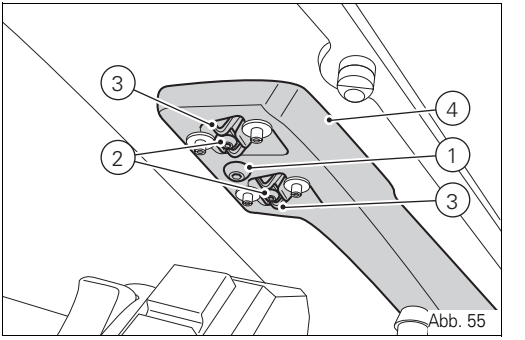


Abb. 55

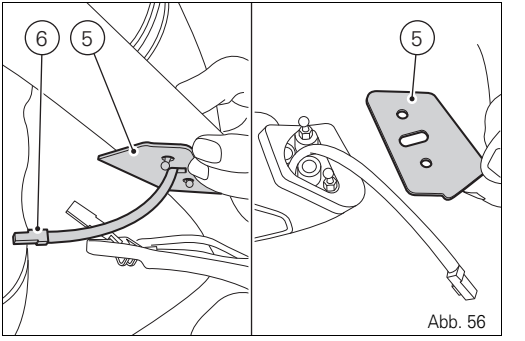


Abb. 56

Kit für Rückspiegeldistanzierung

Die Rückspiegel wie bereits beschrieben abnehmen.
Die beiden Schrauben (1) lösen und das Original-Distanzstück (2) abnehmen.
Das Distanzstück (3) aus dem Kit einfügen, die beiden langen Schrauben aus dem Kit (4) ansetzen und mit einem Inbusschlüssel anziehen.
Die Rückspiegel wieder an der Cockpitverkleidung montieren.

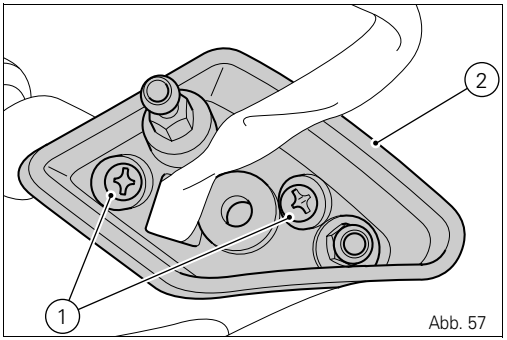


Abb. 57

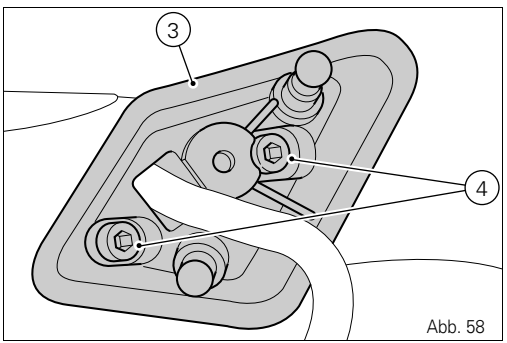


Abb. 58

D

Cockpitverkleidung

Hinweis
Vor der Ausbau der Cockpitverkleidung müssen die Rückspiegel und die Seitenverkleidungen wie vorstehend beschrieben abgenommen werden.

Die beiden Schrauben (1) für die hintere Befestigung der Cockpitverkleidung am Scheinwerferhalter lösen.

Hinweis
Nach erneuter Montage der Cockpitverkleidung die Seitenverkleidungen und die Rückspiegel wieder montieren.

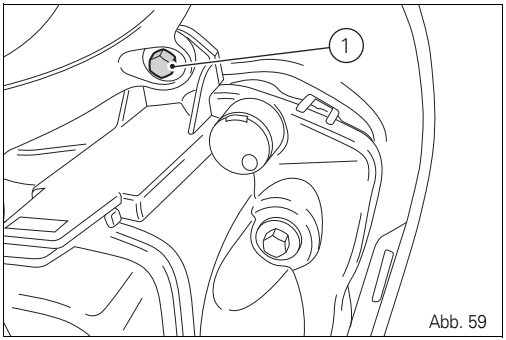


Abb. 59

Austausch des Luftfilters

Wichtig
Wenden Sie sich bezüglich der Instandhaltungseingriffe am Luftfilter an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt.

Kontrolle und eventuelles Nachfüllen des Kühlflüssigkeitsstands (Abb. 60)

Den Stand der im rechtsseitigen Ausgleichsbehälter vorhandenen Kühlflüssigkeit kontrollieren; er muss zwischen den am Behälter angebrachten Markierungen (1) und (2) liegen: die Markierung (2) entspricht dem MAX Füllstand, die Markierung (1) entspricht dem MIN Füllstand.
Sollte der Füllstand unter MIN absinken, muss entsprechend Flüssigkeit nachgefüllt werden.

Die rechte Verkleidung abnehmen (siehe Seite 70).
Den Einfüllverschluss (3, Abb. 60) lösen, dann eine Mischung aus Wasser und dem Frostschutzmittel SHELL Advance Coolant oder Glycoshell (35÷40% des Volumens) bis zum Erreichen des MAX-Füllstands nachfüllen.

Den Verschluss (3) wieder aufschrauben, dann die abgenommenen Teile montieren.
Das angegebene Mischverhältnis gewährleistet die besten Betriebsbedingungen (entsprechend einem Gefrierpunkt der Flüssigkeit ab -20 °C/-4 °F).

Fassungsvermögen des Kühlsystems: 2,3 dm^3 (Liter).

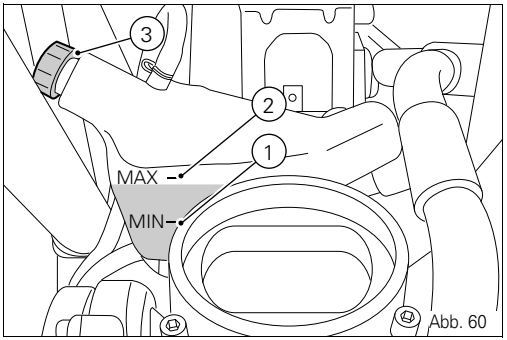


Abb. 60

Achtung

Dieser Arbeitsschritt muss bei kaltem Motor und am senkrecht und eben stehenden Motorrad erfolgen.

Füllstandkontrolle der Brems- und Kupplungsflüssigkeit

Der Füllstand darf nie unter die Markierung MIN an den jeweiligen Behältern (Abb. 61) absinken (auf der Abbildung werden die Bremsflüssigkeitsbehälter der Vorder- und der Hinterradbremse dargestellt).
Ein zu niedriger Füllstand führt zu Lufteinschlüssen im Kreislauf, wodurch das System seine Wirkung verliert.
Zum Nachfüllen oder Wechseln der Flüssigkeit in den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltung im Garantieheft angegebenen Intervallen muss man sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

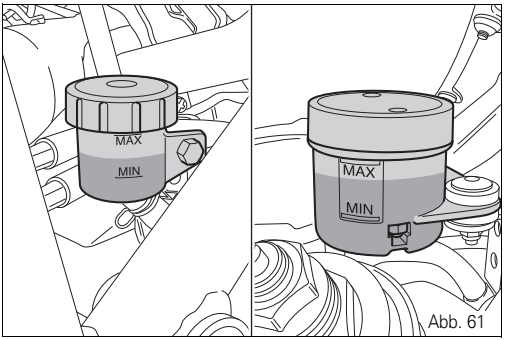


Abb. 61

Wichtig

Alle 4 Jahre wird empfohlen, auch alle Leitungen der Anlagen auszutauschen.

Bremsanlage

Wird ein übermäßiges Spiel des Bremshebels oder Bremspedals festgestellt, obwohl sich die Bremsbeläge noch im guten Zustand befinden, sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, um dort eine Kontrolle und Entlüftung des Systems durchführen zu lassen.

Achtung

Brems- und Kupplungsflüssigkeit können Schäden an lackierten und Kunststoffteilen verursachen, daher ist ein Kontakt unbedingt zu vermeiden. Das Hydrauliköl ist korrosiv und kann zu Schäden und Verletzungen führen. Niemals unterschiedliche Ölsorten vermischen.
Die perfekte Abdichtung der Dichtungen kontrollieren.

Kupplungsanlage

Erweist sich das Spiel des Steuerhebels als übermäßig und ruckt das Motorrad oder sollte es beim Einlegen eines Gangs stehen bleiben, könnte dies daran liegen, dass Luft in der Anlage vorhanden ist. Sich in diesem Fall an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden und dort eine Kontrolle und eine Entlüftung des Systems durchführen lassen.

Achtung

Der Kupplungsflüssigkeitsstand im Ausgleichsbehälter neigt bei Verschleiß der Kupplungsreibscheiben zum Anstieg: der vorgeschriebene Wert (3 mm über dem Mindeststand) darf also nicht überschritten werden.

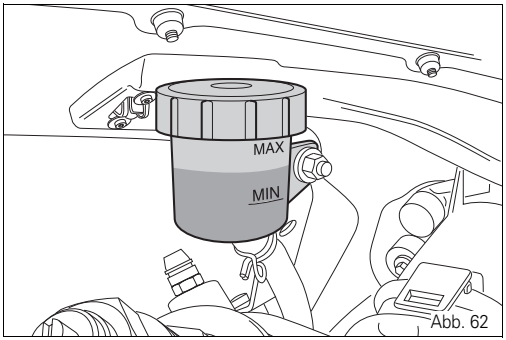


Abb. 62

Kontrolle des Bremsbelagverschleißes

(Abb. 63und Abb. 64)

Für eine einfachere Bremsbelagkontrolle, ohne die Beläge erst vom Bremssattel abnehmen zu müssen, wurden Verbrauchsanzeigen daran vorgesehen. Auf Bremsbelägen in gutem Zustand müssen diese am Reibmaterial angebrachten Verschleißmarken noch gut erkennbar sein.

Ist bei den Bremsbelägen der Hinterradbremse nur noch ungefähr 1 mm Reibmaterial (Abb. 64) vorhanden, was über die Öffnung zwischen den Bremssattelhälften erkennbar ist, müssen sie ausgewechselt werden.

Wichtig

Die Bremsbeläge von einem Ducati Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt austauschen lassen.

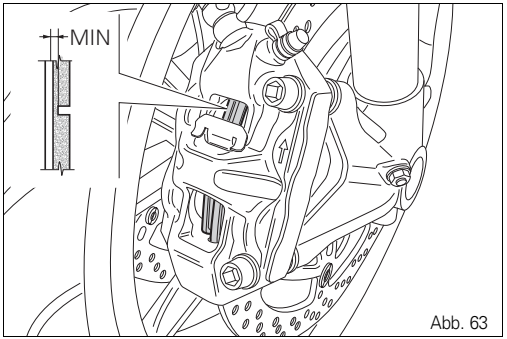


Abb. 63

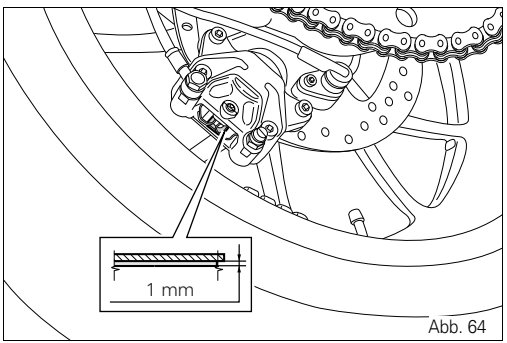


Abb. 64

Schmieren der Gelenke

Regelmäßig muss der Zustand der Außenummantelung der Gas- und Starterzüge kontrolliert werden. Es dürfen keine Quetschungen oder Risse an der Kunststoffummantelung erkennbar sein. Durch Betätigen der Steuerung den leichtgängigen Betrieb des jeweiligen inneren Zugs prüfen: Falls sich hier Reibungen oder Verklemmungen ergeben sollten, ist der Austausch durch einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt erforderlich.
Um diese Maßnahmen umgehen zu können, wird im Fall des Gassteuerzugs empfohlen, die Steuerung durch Lösen der beiden Befestigungsschrauben (1, Abb. 65) zu öffnen und das Ende des Zugs und der Zugrolle mit dem Fett SHELL Advance Grease oder Retinax LX2 einzufetten.

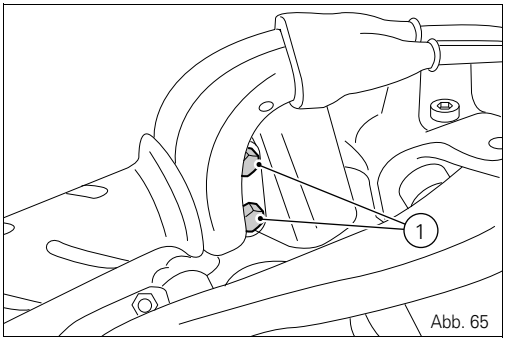


Abb. 65

Achtung

Besonders vorsichtig schließen und dabei den jeweiligen Zug in die Zugrolle einführen.

Den Gehäusedeckel montieren und die Schrauben (1) mit 10 Nm festziehen.

Um eine optimale Funktionsweise des Seitenständergelenks garantieren zu können, nach dem Entfernen der Schmutzreste alle reibungsanfälligen Stellen mit SHELL Alvania R3 einfetten.

Einstellung des Leerhubs der Gassteuerung

Der Gasdrehgriff muss, am Umriss des Griffrands gemessen, in allen Lenkpositionen einen Leerhub von 1,5 ÷ 2,0 mm aufweisen. Falls erforderlich, kann er über die entsprechenden Einstellelemente (1 und 2, Abb. 67) reguliert werden, die an der rechten Seite des Lenkkopfs angeordnet sind.

Das Einstellelement (1) reguliert die Gasöffnung, das andere (2) ist für die Schließung zuständig.

Die Schutzkappen von den Einstellelementen abziehen, dann die Kontermuttern lockern. Die Einstellung erfolgt durch proportionales Einwirken auf beide Einstellelemente: Im Uhrzeigersinn drehen, um das Spiel zu erhöhen, gegen den Uhrzeigersinn, um es zu reduzieren. Nach erfolgter Einstellung die Kontermuttern anziehen, dann die Schutzkappen wieder über die Einstellelemente ziehen.

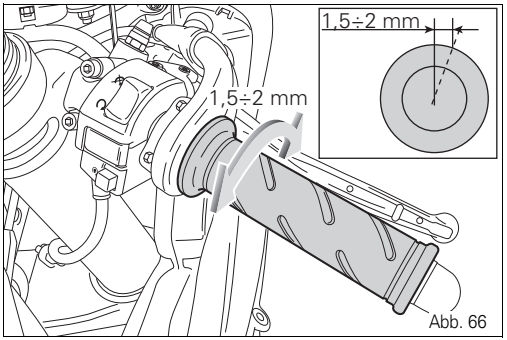


Abb. 66

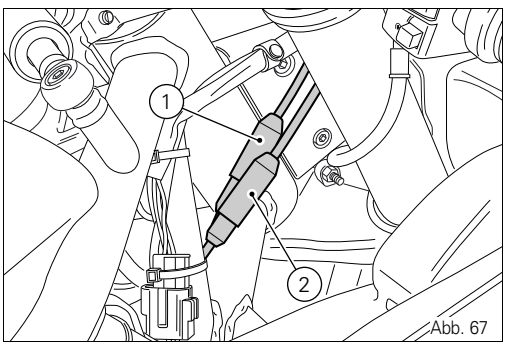


Abb. 67

Laden der Batterie (Abb. 68)

Die Batterie sollte zum Aufladen vom Motorrad abgenommen werden.
Die linke Verkleidung abnehmen (Seite 70) die Schraube (1) lösen und den Befestigungsbügel (2) abnehmen. Zuerst den negativen, schwarzen (-), daraufhin den positiven, roten Anschluss (+) abziehen.

Achtung

Die Batterie erzeugt explosive Gase: sie von Wärmequellen entfernt halten.

Die Batterie immer an einem gut belüfteten Ort aufladen. Die Leiter des Ladegeräts an die jeweiligen Anschlüsse anschließen: rot an den Pluspol (**+**), schwarz an den Minuspol (-).

Wichtig

Die Batterie an das Batterieladegerät anschließen, bevor dieses eingeschaltet wird: Ggf. an den Batterieanschlüssen auftretende Funken könnten zum Entzünden des in den Zellen enthaltenen Gases führen. Immer erst den positiven, roten Anschluss (+) anschließen.

Die Batterie wieder in ihren Halter (3) einsetzen, die Kabelenden anklemmen und dabei die Befestigungsschrauben einfetten, um so die Leitfähigkeit zu verbessern, dann den Bügel (2) mit der Schraube (1) befestigen.

Achtung

Die Batterie aus der Reichweite von Kindern halten.

Die Batterie 5÷10 Stunden mit 0,9 A aufladen.

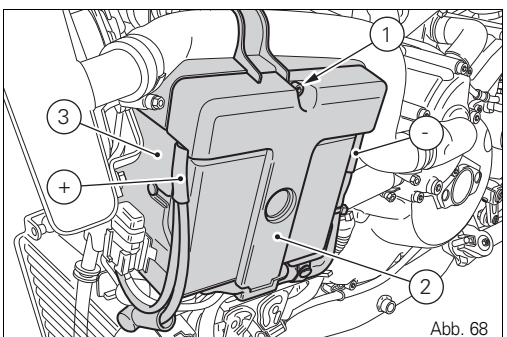


Abb. 68

Kontrolle der Antriebskettenspannung
(Abb. 69)

Wichtig
Bezüglich der Kettenspannung muss man sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Bei auf dem Seitenständer stehendem Motorrad das Metermaß in der Mitte des unteren Kettenzweigs anordnen, die Kette nach unten drücken und so lange spannen, bis der Abstand zwischen dem Aluminiumteil der Schwinge und dem Mittelpunkt des Kettenbolzens 31 ÷ 33 mm beträgt.

Achtung
Der korrekte Anzug der Kontermuttern (1) der Spanner ist für die Sicherheit des Fahrers von wesentlicher Bedeutung.

Wichtig
Eine nicht richtig gespannte Kette führt zu einem schnellen Verschleiß der Antriebsorgane.

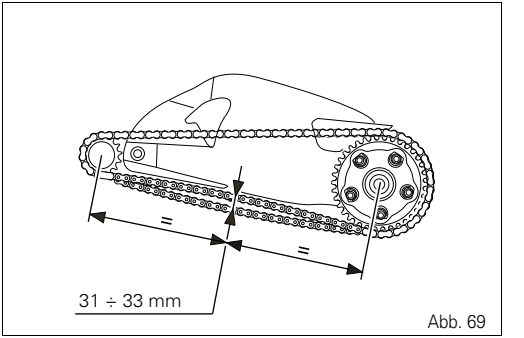


Abb. 69

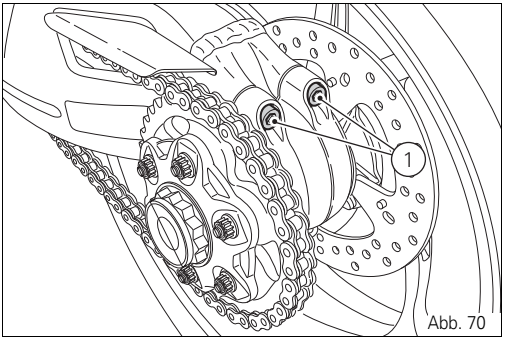


Abb. 70

Schmieren der Antriebskette

Dieser Kettentyp ist mit O-Ringen ausgestattet, um dadurch die Gleitelemente vor äußeren Einflüssen zu schützen und die Schmierung solange wie möglich aufrecht zu erhalten. Damit diese Dichtungen bei der Reinigung nicht beschädigt werden, dürfen hierzu nur spezifische Lösungsmittel verwendet werden; eine zu starke Reinigungseinwirkung mit Dampfstrahlreinigern ist zu vermeiden.
Die Kette mit Druckluft oder mit saugfähigem Material trocknen und dann alle Glieder mit SHELL Advance Chain oder Advance Teflon Chain schmieren.

Wichtig

Die Verwendung von nicht spezifischen Schmiermitteln kann zum vorzeitigen Verschleiß des Kettenblatts, des Motorritzels und der Kette selbst führen.

Austausch der Glühlampen der Fern- und Abblendlichter

Bevor man den Austausch einer durchgebrannten Glühlampe vornimmt, muss man sich davon überzeugen, dass die Ersatzglühlampe die Spannungswerte und Leistungen aufweist, die im Paragraph „Elektrische Anlage" auf Seite 108 spezifiziert werden. Immer die Funktionstüchtigkeit der eingebauten, neuen Glühlampe kontrollieren, bevor man die zuvor abgenommenen Teile wieder montiert.
Auf der Abb. 71 wird die Position der Glühlampe für das Abblendlicht (LO), Fernlicht (HI) und das Standlicht (1) angegeben.

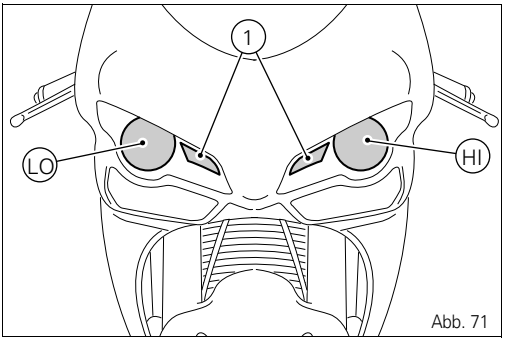


Abb. 71

Scheinwerfer

Zum Zugriff auf linke Scheinwerferlampe die Abdeckung (2) durch Andrücken des Hebels (A) abnehmen.
Die Klemmnutmutter (3) des oberen Leuchtenkörpers gegen den Uhrzeigersinn drehen, dann die durchgebrannte Lampe herausziehen. Durch eine neue identische ersetzen.
Zum Wiedereinbau die Klemmnutmutter (3) im Uhrzeigersinn drehen, um die Lampe zu blockieren.
Zum Zugriff auf die rechte Lampe und für deren Austausch sinngemäß verfahren wie bei der linken Lampe.

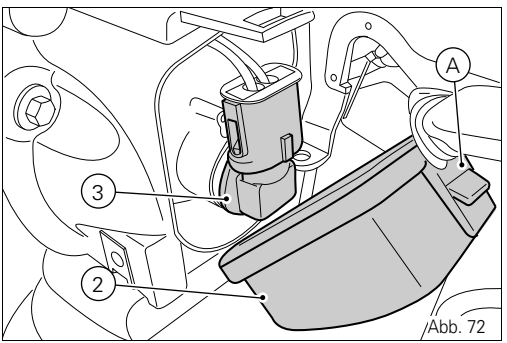


Abb. 72

Hinweis

Zum Austausch der Glühlampen des Scheinwerfers muss das Kabel des Scheinwerferkörpers nicht vom Hauptkabelbaum gelöst werden.

Hinweis

Das Glas der neuen Glühlampe darf nicht mit den Händen berührt werden, da dies zu Schwärzungen führt, die die Leuchtfähigkeit einschränken.

Einbau

Nach Austausch der durchgebrannten Lampe die Abdeckung wieder aufsetzen und durch Andrücken an den Hebel verschließen.

Austausch der Standlichtglühlampe

Um an die Glühlampen der Standlichtglühlampen (1) zu gelangen, mit der Hand in den Scheinwerferhalter greifen, dann die Lampenfassung aus ihrem Sitz ziehen und die durchgebrannte Glühlampe durch Drehen der Klemmnutmutter (1) gegen den Uhrzeigersinn lösen und herausnehmen.
Die durchgebrannte Lampe austauschen.
Beim Wiedereinbau die Lampen (1) durch Drehung im Uhrzeigersinn blockieren.

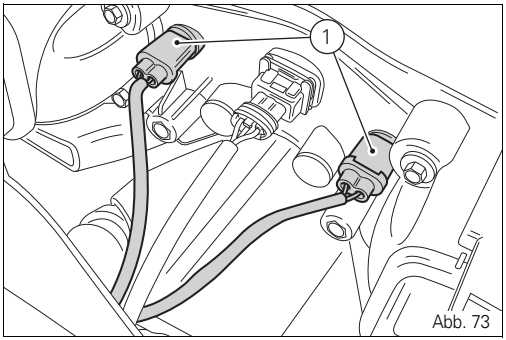


Abb. 73

Hintere Blinker (Abb. 74)

Für den Austausch der Glühlampen der hinteren Glühlampen muss zunächst der Blinker (1) um eine viertel Drehung gedreht, so dass das Glas nach oben gerichtet resultiert, dann von seinem Halter abgezogen werden.
Die Lampe hat eine Bajonettfassung. Zum Herausnehmen drücken und dabei gegen den Uhrzeigersinn drehen.
Die Glühlampe ersetzen und die neue Glühlampe bis zum Einrasten in ihrem Sitz im Uhrzeigersinn eindrehen. Danach das Blinkergehäuse (2) montieren und durch Drehen um eine viertel Drehung an der Blinkerfassung befestigen.

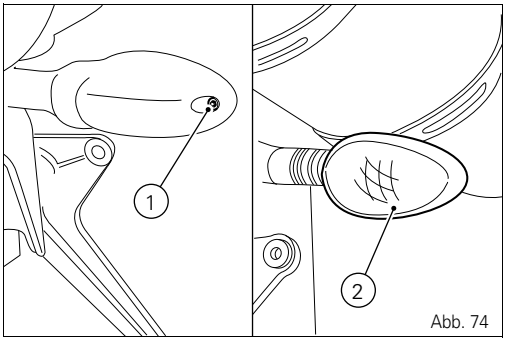


Abb. 74

Kennzeichenbeleuchtung (Abb. 75)

Zum Zugriff auf die Lampe der Kennzeichenbeleuchtung die Befestigungsschrauben (3) des Deckels (4) lösen. Die Lampe herausziehen und austauschen.

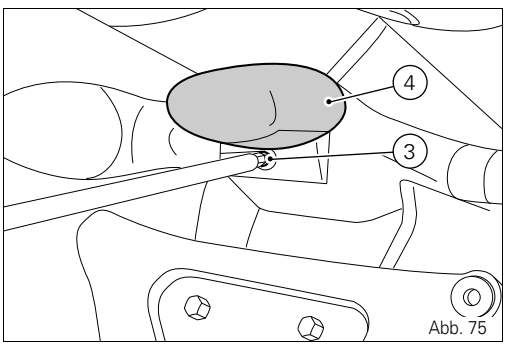


Abb. 75

D

Ausrichten des Scheinwerfers (Abb. 76)

Die vorschriftsmäßige Ausrichtung des Scheinwerfers kontrollieren; dazu das Motorrad mit auf richtigem Druck aufgepumpten Reifen und einer darauf sitzenden Person in einem Abstand von 10 Metern vor einer Wand oder einem Schirm, perfekt senkrecht auf seiner Längsachs ausgerichtet, aufstellen. Eine waagrechte Linie auf der Höhe der Scheinwerfermitte und eine senkrechte Linie ziehen, die mit der Längsachse des Motorrads fluchtet.
Diese Kontrolle möglichst im Halbschatten ausführen.
Das Abblendlicht einschalten:
die obere Markierungsgrenze zwischen dunklem und beleuchtetem Bereich muss sich auf einer Höhe befinden, die nicht über 9/10 der Bodenhöhe der Scheinwerfermitte liegt.

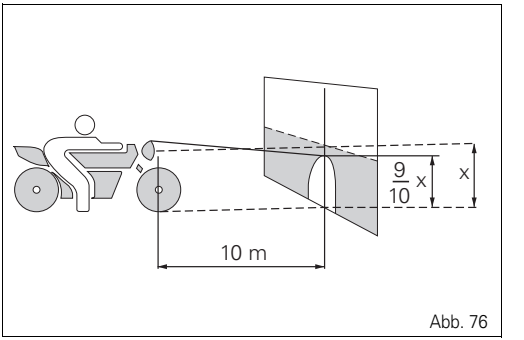


Abb. 76

Hinweis

Diese Vorgehensweise entspricht hinsichtlich der maximal zulässigen Höhe des Lichtbündels der „Italienischen Straßenverkehrsordnung".
Die Lichtbündelhöhe den im jeweiligen Land gültigen Vorschriften anpassen.

Die Korrektur der waagrechten Ausrichtung des linken Scheinwerfers ist durch ein Betätigen der hinter dem Scheinwerfer angeordneten Einstellschraube (1, Abb. 77) möglich. Beim Drehen der Schrauben im Uhrzeigersinn bewegt sich der Lichtstrahl nach rechts, umgekehrt nach links.
Die Korrektur der senkrechten Ausrichtung des linken Scheinwerfers ist durch ein Betätigen der hinter dem Scheinwerfer angeordneten Einstellschraube (2, Abb. 77) möglich. Durch Drehen der Schraube im Uhrzeigersinn senkt sich der Lichtstrahl, umgekehrt hebt er sich.
Diese beschriebenen Arbeitsschritte zur Einstellung des rechten Scheinwerfers wiederholen.

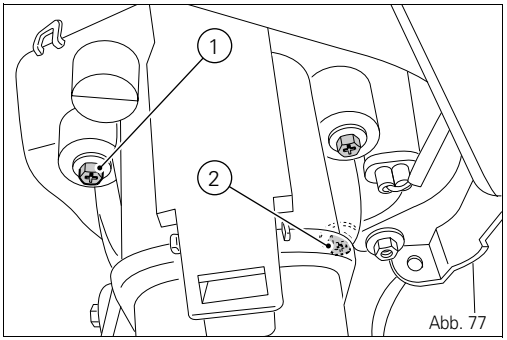


Abb. 77

Achtung
Bei Einsatz des Fahrzeuges im Regen oder nach einer Wäsche kann es zum Beschlagen der Scheinwerferlinse kommen.
Durch kurzzeitiges Einschalten des Scheinwerfers wird das Kondenswasser beseitigt.

Einstellen der Rückspiegel (Abb. 78)
Den Rückspiegel von Hand ausrichten, dazu auf den Punkt (A) drücken.

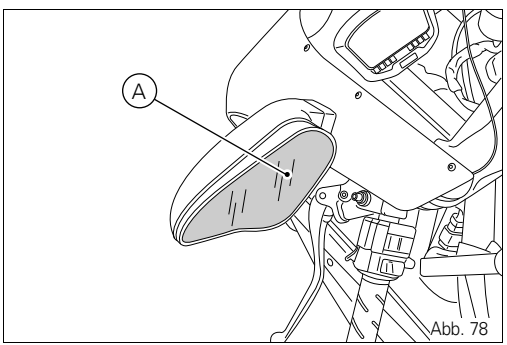


Abb. 78

D

Tubeless-Reifen

Reifendruck vorne:
2,1 bar - 2,3 kg/cm^2
Reifendruck hinten:
2,2 bar - 2,4 kg/cm^2
Der Reifendruck unterliegt durch Außentemperatur und Höhenlage bedingten Schwankungen. Für Fahrten im Gebirge bzw. in Gebieten mit starken Temperaturschwankungen sollte der Reifendruck jedes Mal kontrolliert und entsprechend angepasst werden.

Wichtig

Den Reifendruck immer im „kalten Zustand" messen und anpassen.
Um die Rundheit der vorderen Felge auch beim Befahren von besonders unebenen Straßen zu gewährleisten, den Druck im Vorderreifen um 0,2÷0,3 bar erhöhen.

Reifenreparatur oder -wechsel (Tubeless)

Tubeless-Reifen, die kleine Löcher aufweisen, brauchen recht viel Zeit bis sie Luftverluste zeigen, da sie über einen gewissen Grad an Eigenabdichtung verfügen. Sollte ein Reifen einen leichten Druckverlust aufweisen, muss er genau auf etwaige Undichtheiten kontrolliert werden.

Achtung

Reifen mit Löchern müssen ausgewechselt werden. Beim Wechsel Reifen und Reifentyp der Erstausstattung verwenden.
Um Druckverluste während der Fahrt zu verhindern, muss man sich davon überzeugen, dass die Schutzkappen wieder fest auf den Ventilen sitzen. Niemals Reifen mit Schlauch verwenden. Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann zum plötzlichen Platzen des Reifens führen, was schwerwiegende Folgen für Fahrer und Beifahrer haben kann.

Nach erfolgtem Reifenwechsel ist das Auswuchten des jeweiligen Rads erforderlich.

Wichtig

Die für das Auswuchten der Räder bestimmten Gegengewichte weder entfernen noch verschieben.

Hinweis

Für einen Reifenwechsel muss man sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, so dass gewährleistet werden kann, dass die Abnahme und Montage der Reifen in korrekter Weise erfolgen.

Mindestprofiltiefe der Radlauffläche

Die Profiltiefe der Radlauffläche (S. Abb. 79) an der jeweils am stärksten abgefahrenen Stelle der Reifenlauffläche messen.
die gemessene Profiltiefe darf 2 mm bzw. den gesetzlich vorgeschriebenen Wert niemals unterschreiten.

Wichtig

Die Reifen regelmäßig auf Risse oder Schnitte hin kontrollieren, besonders an den Seitenwänden.
Ausblähungen oder breite und gut sichtbare Flecken weisen auf innere Schäden hin. Solche Reifen müssen unbedingt ausgewechselt werden.
Ggf. im Laufflächenprofil steckende Steinchen oder sonstige Fremdkörper entfernen.

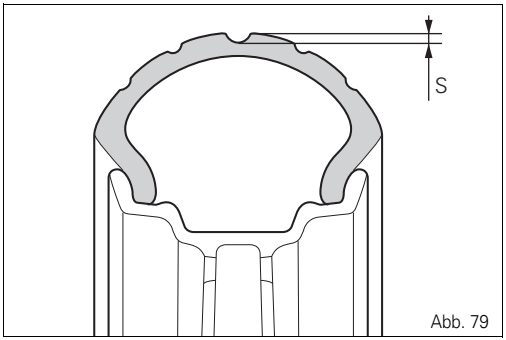


Abb. 79

Kontrolle des Motorölstands (Abb. 80)

Der Motorölstand kann über das Schauglas (1) am Kupplungsdeckel geprüft werden. Den Ölstand bei senkrecht stehendem Motorrad und kaltem Motor kontrollieren. Der Ölstand muss innerhalb der am Schauglas angebrachten Markierungen liegen. Sollte sich der Füllstand als zu niedrig erweisen, muss Motoröl vom Typ SHELL Advance Ultra 4 nachgefüllt werden. Die Einfüllschraube (2) abnehmen und so lange Öl einfüllen, bis der vorgeschriebene Füllstand erreicht wurde. Den Verschluss wieder aufschrauben.

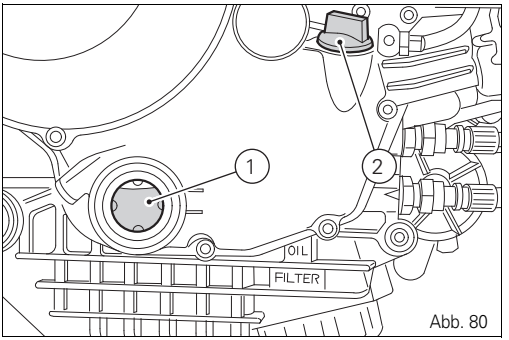


Abb. 80

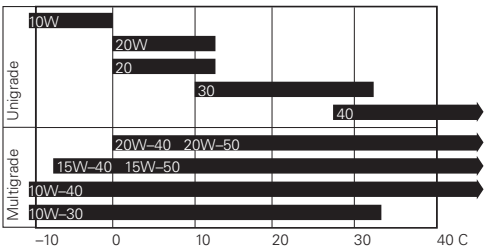
Wichtig

Zum Motoröl- und -filterwechsel zu den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltung im Garantieheft angegebenen Zeiten sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Viskosität

SAE 15W-50

Die anderen, in der Tabelle angegebenen Viskositäten können dann verwendet werden, wenn sich die durchschnittliche Temperatur am Einsatzort des Motorrads innerhalb der angegebenen Temperaturbereiche befindet.



Reinigung und Wechsel der Zündkerzen

(Abb. 81)

Die Zündkerzen stellen ein wichtiges Element des Motors dar und müssen regelmäßig kontrolliert werden.
Dieser Arbeitsschritt ermöglicht die Überprüfung der einwandfreien Funktionstüchtigkeit des Motors.
Für die Kontrolle und den Austausch sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, die das Kerzenbild anhand der Keramikisolierung der mittleren Elektrode analysieren können: Eine gleichmäßig hellbraune Färbung ist Zeichen für einen guten Motorzustand.

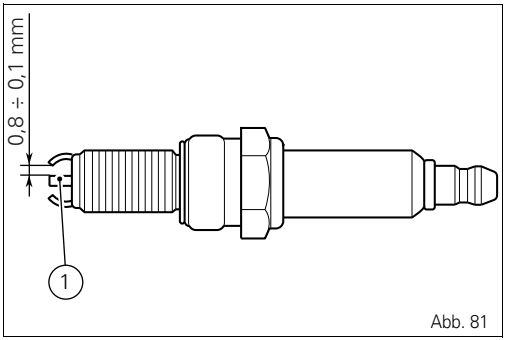


Abb. 81

Hinweis

Den Verschleiß der mittleren Elektrode und die Distanz zwischen den Elektroden überprüfen. Hier muss folgender Wert gegeben sein:
0,8÷0,1 mm.

Wichtig

Ein größerer oder geringerer Abstand kann zu einer Leistungsminderung, Startschwierigkeiten oder unregelmäßiger Standgasdrehzahl führen.

Allgemeine Reinigung

Um den ursprünglichen Glanz der Metallflächen und der lackierten Teile auf Dauer aufrecht erhalten zu können, muss das Motorrad regelmäßig, je nach Einsatz und Straßenzustand, gereinigt werden. Dazu spezifische Produkte, vorzugsweise biologisch abbaubare Mittel, verwenden und aggressive Reinigungsmittel oder Lösungen vermeiden.
Zum Reinigen der Plexiglasscheibe und der Sitzbank nur Wasser und Neutralseife verwenden.

Wichtig

Das Motorrad nicht sofort nach seinem Einsatz waschen, da es in diesem Fall, durch das Verdampfen des Wassers, auf den noch heißen Oberflächen zu Schlierenbildung kommen kann. Keine Heißwasser- oder Hochdruckstrahlen auf das Motorrad richten.
Der Einsatz von Dampfstrahlreinigern könnte zu schweren Funktionsstörungen an Gabel, Radnaben, elektrischer Anlage, Kondensbildung im Scheinwerfer (Beschlag), Gabeldichtungen, Lufteinlassöffnungen und Schalldämpfern führen und damit die Sicherheitsmerkmale des Motorrads beeinträchtigen.

Sollten einige Motorteile besonders verschmutzt oder schmierig sein, kann man für deren Reinigung ein Fettlösemittel verwenden. Dabei ist jedoch zu vermeiden, dass es mit den Antriebsorganen (Kette, Ritzel, Kettenblatt usw.) in Kontakt kommt. Das Motorrad mit lauwarmem Wasser abspülen und die Oberflächen mit einem Wildledertuch nachtrocknen.

Achtung

Es kann vorkommen, dass die Bremsen nach der Motorradwäsche zunächst nicht ansprechen.
Die Bremsscheiben niemals schmieren oder einfetten, da dies zum Verlust der Bremswirkung führen würde.
Die Bremsscheiben mit einem fettfreien Lösungsmittel reinigen.

Achtung

Die Fahrzeugwäsche, Regen oder Feuchtigkeit können das Beschlagen des Scheinwerferlinse verursachen.
Das kurzzeitiges Einschalten des Scheinwerfers unterstützt das Beseitigen des sich an der Linse angesammelten Kondenswassers.

Längere Außerbetriebsetzung

Sollte das Motorrad für längere Zeit nicht mehr benutzen werden, folgende Arbeiten durchführen:
eine allgemeine Reinigung;
den Tank entleeren;
über die Zündkerzenschächte etwas Öl in die Zylinder geben und den Motor von Hand weiterdrehen, damit sich das Öl auf den Innenflächen verteilen kann.
Das Motorrad mit einem Werkstattheber anheben.
die Batterie abklemmen und ausbauen.
Dauert die Stillstandzeit länger als einen Monat, die Ladung der Batterie kontrollieren und ggf. nachladen oder die Batterie austauschen.
Das Motorrad mit einem Motorradabdecktuch abdecken, das den Lack nicht beschädigt und das Kondenswasser nicht zurückhält.
Das Motorradabdecktuch ist bei Ducati Performance erhältlich.

Wichtige Hinweise

In einigen Staaten (Frankreich, Deutschland, England, Schweiz usw.) fordert das jeweils gültige Gesetz die Einhaltung der Umweltschutz- und der Lärmschutznormen, sowie die Durchführung der vorgesehenen, regelmäßigen Kontrollen bzw. Inspektionen.
Die vorgesehenen Prüfintervalle einhalten und nur Ducati-Originalersatzteile in Übereinstimmung mit den jeweiligen Normen verwenden.

Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: durch den Vertragshändler

Arbeitsliste mit Angabe des Eingriffs (Fälligkeit gemäß Kilometer-/Meilenstand oder Fahrzeit *)	km x1000	1	12	24	36	48	60
	mi x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Monate	6	12	24	36	48	60
Motorölwechsel		●	●	●	●	●	●
Austausch des Motorölfilters		●	●	●	●	●	●
Reinigung des Motorölansaugfilters					●		
Kontrolle des Motoröldrucks				●		●	
Kontrolle und/oder Einstellung des Ventilspiels (1)			●	●	●	●	●
Spannungskontrolle der Zahnriemen (1)			●		●		●
Austausch der Zahnriemen				●		●	
Wechsel der Zündkerzen			●	●	●	●	●
Kontrolle und Reinigung des Luftfilters (1)			●		●		●

Arbeitsliste mit Angabe des Eingriffs (Fälligkeit gemäß Kilometer-/Meilenstand oder Fahrzeit *)	km x1000	1	12	24	36	48	60
	mi x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Monate	6	12	24	36	48	60
Austausch des Luftfilters				●		●	
Kontrolle der Synchronisierung und des Standgases am Drosselklappenkörper (1)			●	●	●	●	●
Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands		●	●	●	●	●	●
Wechsel der Brems- und Kupplungsflüssigkeit					●		
Kontrolle und Einstellung der Brems- und Kupplungssteuerungen			●	●	●	●	●
Kontrolle/Schmierung der Gas-/Startersteuerung			●	●	●	●	●
Kontrolle des Reifendrucks und -verschleißes		●	●	●	●	●	●
Kontrolle der Bremsbeläge. Ggf. austauschen		●	●	●	●	●	●
Kontrolle der Lenkkopflager				●		●	
Kontrolle der Antriebskettenspannung, -ausrichtung und -schmierung		●	●	●	●	●	●
Kontrolle des Kupplungsscheibenpakets. Ggf. austauschen (1)			●	●	●	●	●
Kontrolle des Kühlflüssigkeitsstands			●	●	●	●	●
Kühlflüssigkeitswechsel					●		
Kontrolle der Elektrolüfterfunktion und Dichtheit des Kühlkreises			●	●	●	●	●
Kontrolle der elastischen Hinterradkupplung				●		●	
Kontrolle der Radnabenlager				●		●	
Kontrolle der Beleuchtungs- und Anzeigevorrichtungen			●	●	●	●	●
Anzugskontrolle der Befestigungsmuttern der Motorschraube am Rahmen			●	●	●	●	●
Kontrolle des Seitenständers			●	●	●	●	●

Arbeitsliste mit Angabe des Eingriffs (Fälligkeit gemäß Kilometer-/Meilenstand oder Fahrzeit *)	km x1000	1	12	24	36	48	60
	mi x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Monate	6	12	24	36	48	60
Anzugskontrolle der Vorderradmutter			●	●	●	●	●
Anzugskontrolle der Hinterradmutter			●	●	●	●	●
Kontrolle der äußeren Kraftstoffleitungen			●	●	●	●	●
Wechsel des Vorderradgabelöls					●		
Kontrolle auf Ölleckagen an Vorderradgabel und Federbein			●	●	●	●	●
Kontrolle der Ritzelbefestigung			●	●	●	●	●
Allgemeines Schmieren und Einfetten			●	●	●	●	●
Kontrolle und Aufladen der Batterie			●	●	●	●	●
Testfahrt des Motorrads		●	●	●	●	●	●
Allgemeine Reinigung			●	●	●	●	●

* Die Instandhaltung bei Erreichen der ersten der beiden Fälligkeiten (km/mi oder Monate) vornehmen.

(1) Arbeitseingriff, der nur bei Erreichen des entsprechenden Kilometer-/Meilenstands durchgeführt werden muss.

Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: durch den Kunden

Arbeitsliste mit Angabe des Eingriffs (Fälligkeit gemäß Kilometer-/Meilenstand oder Fahrzeit *)	km x1000	1
	mi x1000	0,6
	Monate	6
Kontrolle des Motorölstands		●
Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands		●
Kontrolle des Reifendrucks und -verschleißes		●
Kontrolle der Antriebskettenspannung und -schmierung		●
Kontrolle der Bremsbeläge. Bei Bedarf den Vertragshändler zum Austausch aufsuchen		●

* Die Instandhaltung bei Erreichen der ersten der beiden Fälligkeiten (km/mi oder Monate) vornehmen.

Technische Daten

Maße (mm) (Abb. 82)

Gewichte

Im fahrbereitem Zustand ohne Kraftstoff:
184 kg.

Im fahrbereiten Zustand ohne Füllstoffe und Batterie
168 kg.
Voll beladen:
390 kg.

Achtung

Ein mangelndes Beachten der Zuladungsgrenzen könnte die Wendigkeit und die Leistung Ihres Motorrads in negativer Weise beeinflussen und zum Verlust der Motorradkontrolle führen.

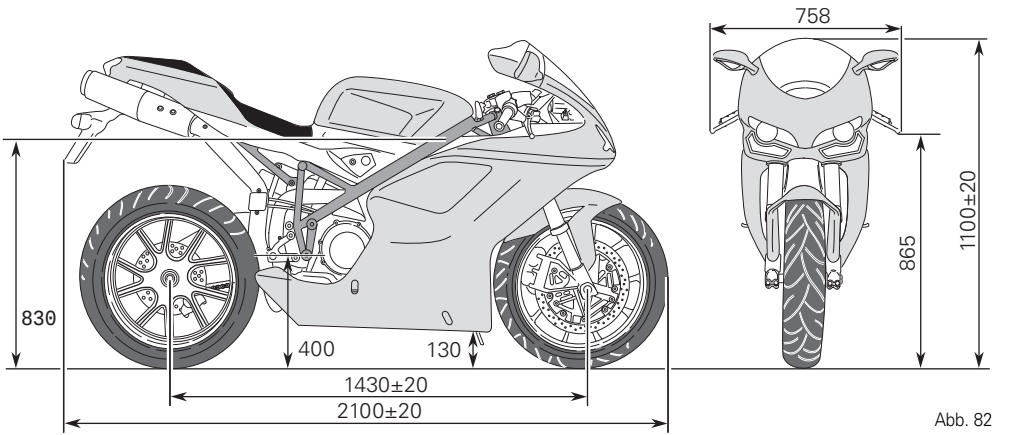


Abb. 82

D

BETRIEBSSTOFFE	TYP	
Kraftstofftank, einschließlich einer Reserve von 4 dm^3 (Litern)	Bleifreies Benzin mit einer ursprünglichen Oktanzahl von mindestens 95	15,5 dm^3 (Liter)
Schmiersystem	SHELL - Advance Ultra 4	3,7 dm^3 (Liter)
Vorderes/hinteres Brems- und Kupplungssystem	Spezialflüssigkeit für Hydrauliksysteme SHELL - Advance Brake DOT 4	—
Schutzmittel für elektrische Kontakte	Spray für elektrische Anlagen SHELL - Advance Contact Cleaner	—
Vorderradgabel	SHELL - Advance Fork 7.5 oder Donax TA	439 cm^3 (pro Holm)
Kühlsystem	Frostschutzmittel SHELL - Advance Coolant oder Glycoshell 35÷40% + Wasser	2,3 dm^3 (Liter)

Wichtig
Die Verwendung von Zusätzen im Kraftstoff oder in den Schmiermitteln ist nicht zulässig.

Motor

Zweizylinder-Viertaktmotor, in V-90°-Anordnung.
Bohrung mm:
94
Hub, mm:
61,2
Gesamthubraum, cm^3:
849,4
Verdichtungsverhältnis:
13,2 ± 0,5:1.
Höchstleistung an der Welle (95/1/EG), kW/PS:
103 kW/140 PS bei 10.500 min^{-1}
Max. Drehmoment an der Welle (95/1/EG):
98 Nm bei 9.750 min^{-1}
Max. Drehzahlbereich, min^{-1}:
11.300

Wichtig

Die Höchstdrehzahl darf unter keinen Umständen überschritten werden.

Ventilsteuerung

DESMODROMISCH mit vier Ventilen pro Zylinder, über acht Kipphebel, gesteuert (vier für die Öffnung und vier für die Schließung) und zwei obenliegende Nockenwellen.
Die Steuerung erfolgt durch die Kurbelwelle über Stirnzahnräder, Riemenscheiben und Zahnriemen.

Desmodromische Ventilsteuerung (Abb. 83)

1) Öffnungskipphebel (oder oberer Kipphebel);
2) Einstellplättchen - oberer Kipphebel;
3) Einstellhülse - Schließkipphebel (oder unterer Kipphebel);
4) Rückholfeder - unterer Kipphebel;
5) Einstellhülse - Schließkipphebel (oder unterer Kipphebel);
6) Nockenwelle;
7) Ventil.

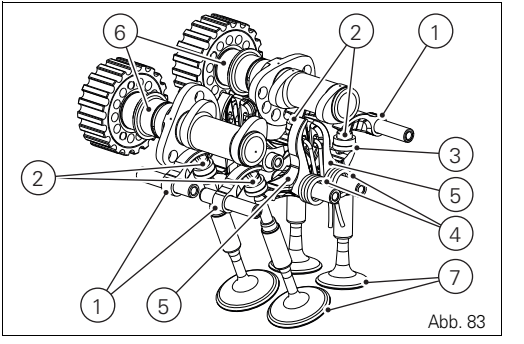


Abb. 83

D

Leistungen

Das Erreichen der Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen ist nur möglich, wenn die Einfahrvorschriften strikt eingehalten und die vorgeschriebenen Instandhaltungsarbeiten in regelmäßigen Abständen durchgeführt worden sind.

Zündkerzen

Fabrikat:
NGK
Typ:
MAR10A-J

Kraftstoffversorgung

Indirekte elektronische MARELLI-Einspritzung.
Durchmesser - ovaler Drosselklappenkörper:
56 mm
Einspritzventile pro Zylinder: 1
Löcher pro Einspritzventil: 12
Kraftstoffversorgung: 95-98 RON.

Bremsen

Vorne

Mit halbschwimmend gelagerter, gelochter Doppelbremsscheibe.
Material - Bremsflanke:
Stahl.
Material - mittlerer Bremsscheibenflansch:
Aluminium
Scheibendurchmesser:
320 mm.
Hydraulische Betätigung über Bremshebel an der rechten Lenkerhälfte.
Fabrikat - Bremssättel:
BREMBO.
Typ:
34-4-Kolben.
M4-34.
Bremsbeläge:
TT 2172
Bremszylinder:
PR 18/19.

Hinten

Mit fester Stahl-Lochscheibe.
Scheibendurchmesser:
245 mm.
Hydraulische Betätigung über Pedal auf der rechten Seite.
Fabrikat:
BREMBO
Typ:
P34c-Kolben.
Bremsbeläge:
FERIT I/D 450 FF.
Bremszylinder:
PS 11 b.

Achtung

Die in der Bremsanlage verwendete Flüssigkeit ist korrosiv. Falls es zu einer Berührung mit Augen oder Haut kommen sollte, den betreffenden Körperteil unter reichlich fließendem Wasser abwaschen.

Antrieb

Trockenkupplung mit Betätigung über Kupplungshebel am linken Lenkerstummel.
Kraftübertragung vom Motor auf die Hauptwelle des Schaltgetriebes über Zahnräder mit gerader Verzahnung.
Verhältnis - Motoritzel/Kupplungskranz:
33/61
6-Gang-Getriebe mit ständig ineinander greifenden Zahnrädern, Schaltpedal auf der linken Seite.
Verhältnis - Ritzel am Getriebeabtrieb/Kettenblatt:
15/39
Gesamte Übersetzungsverhältnisse
1. 15/37
2. 17/30
3. bei 20/28
4. bei 22/26
5. 23/24
6. bei 24/23

Kraftübertragung zwischen Schaltgetriebe und Hinterrad über Kette:
Fabrikat:
RK
Typ:
525 GXW IMPROVED
Abmessungen:
5/8" x 1/16"
Kettenglieder:
98.

Wichtig

Die angegebenen Übersetzungsverhältnisse entsprechen denen der Zulassung und dürfen deshalb nicht geändert werden.

Falls das Motorrad an besondere Strecken angepasst werden oder für Rennen vorbereitet werden soll, ist Ducati Motor Holding S.p.A. gerne bereit, von der Serienproduktion abweichende Übersetzungsverhältnisse zu empfehlen. Sich diesbezüglich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Achtung

Den Austausch des Kettenblatts von einem Ducati Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt vornehmen lassen. da ein unsachgemäß durchgeführter Austausch dieses Teils Ihre Sicherheit akut gefährden und irreparable Schäden am Motorrad verursachen kann.

Rahmen

Gitterrohrrahmen aus Stahl ALS450.
Heckgitterrohrrahmen aus Stahl ALS 450.
Lenkwinkel (pro Seite):
28° 30'.
Lenkkopfneigung: 24° 30'
Nachlauf:
97 mm

Räder

Leichtmetallfelgen mit 5 Speichen im Y-Design.

Vorne

Abmessungen:
MT 3,50 x 17".

Hinten

Abmessungen:
MT 5,50 x 17".

Die Räder verfügen über eine herausziehbare Radachse.

Reifen

Vorne

Radial, Typ „Tubeless" (schlauchlos).
Maße:
120/70-ZR17

Hinten

Radial, Typ „Tubeless" (schlauchlos).
Maße:
180/55-ZR17

Radfederungen

Vorne

Öldynamische Upside-Down-Gabel mit außen liegendem Einstellsystem zur hydraulischen Zug- und Druckstufendämpfung und Vorspannung der in den Holmen liegenden Federn.
Standrohrdurchmesser:
43 mm.
Hub auf Holmachse:
127 mm.

Hinten

Mit progressiver Betätigung über Schubstange zwischen Rahmen und oberer Federbeinanlenkung.
Das Federbein ist in der Zug- und Druckstufe und in der Federvorspannung verstellbar und an seinem unteren Teil an eine Schwinge aus Leichtmetall angelenkt. Die Schwinge dreht sich um die durch den Motor und den Rahmen verlaufende Schwingenachse.

Dieses System verleiht dem Motorrad hervorragende Stabilitätseigenschaften.
Federbeinhub:
59,5 mm.
Radfederung:
120 mm.

Auspuffanlage
Mit Katalysator ausgestattet.

Verfügbare Modellfarben
Rot „Anniversary" Ducati, Art.-Nr. 473.101 (PPG);
Ölwannenverkleidung glänzendes Anthrazit;
Trasparentlack Art.-Nr. 228.880 (PPG);
Roter Rahmen und schwarze Felgen.

Arctic White Silk
Grundierung Dual Primer Artic White Art.-Nr. L2920057 (Lechler);
Basislack Perlweiß Ducati SF Art.-Nr. L2909004 (Lechler);
Ölwannenverkleidung mattes Anthrazit;
Trasparentlack 2K Art.-Nr. 923l0652 (Palinal);
Roter Rahmen und mattrote Felgen.

Black Stealth
Ölwannenverkleidung Black Stealth
Rahmen in Racing Black und schwarze Felgen.

Elektrische Anlage
Sie besteht aus folgenden Hauptbestandteilen:
Scheinwerfer:
Lampentyp: 2 x H11 (12V-55W).
Standlicht:
Lampentyp: 2 x H16W (12 V-6 W).
Schalter an den Lenkerstummeln:
Blinker:
Vorn: MIT LED
hinten: LAMPENTYP: R10W (12 V-10 W) ORANGE.
Hupe.
Bremslichtschalter.
Batterie, 12V-10 Ah.
LICHTMASCHINE, 12 V-480 W
ELEKTRONISCHER SPANNUNGSREGLER, geschützt durch 30 A-Sicherung seitlich an der Batterie.
Anlassmotor, 12V-0,7 kW.
Rück- und Bremslicht:
mit Led.
Kennzeichenlicht:
Lampentyp: W5W (12-5 W).

Hinweis
Für den Austausch der Glühlampen verweisen wir auf den Paragraph „Austausch der Glühlampen" auf Seite 84.

Sicherungen

Zum Schutz der elektrischen Komponenten dienen neun, in den Sicherungskästen angeordnete Sicherungen. 7 Sicherungen sind an die Anlage angeschlossen, 2 Sicherungen als Reserve vorgesehen.
Bezüglich Verwendungszweck und Stromstärke verweisen wir auf die Tabellenangaben.

LEGENDE - SICHERUNGSKASTEN (1, Abb. 84)		
Pos.	Verbraucher	Wert
1	Key-On	10 A
2	Beleuchtung	15 A
3	Verbraucher	15 A
4	Cockpit	5 A
5	Einspritzung	20 A
6	Motorsteuergerät	5 A
7	Elektrolüfter	7,5 A

Der Hauptsicherungskasten (1, Abb. 84) befindet sich auf der linken Rahmenseite. Die verwendeten Sicherungen sind nach Abnahme des Schutzdeckels auf dem die Einbauordnung und der jeweilige Wert in Ampere angegeben sind, zugänglich.

Die Sicherung (2) sorgt für den Schutz des elektronischen Spannungsreglers. Zum Zugriff auf die Sicherungen die Schutzkappe abnehmen.

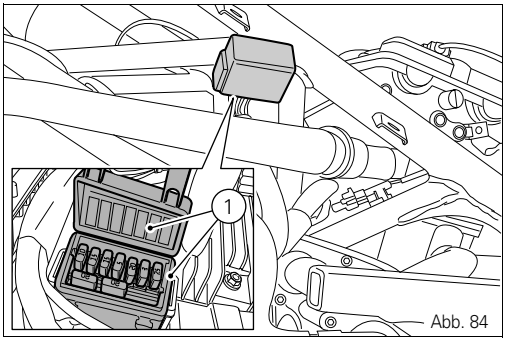


Abb. 84

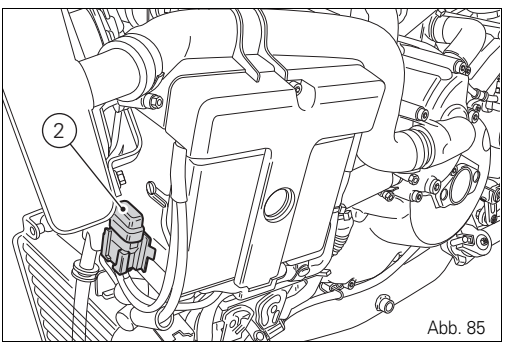


Abb. 85

D

Eine durchgebrannte Sicherung erkennt man anhand der Unterbrechung des Glühdrahts ihres inneren Leiters (3, Abb. 86).

Wichtig

Um eventuelle Kurzschlüsse zu vermeiden, müssen die Austauscharbeiten der Sicherungen bei einem auf OFF stehenden Zündschlüssel erfolgen.

Achtung

Niemals Sicherungen mit Leistungen verwenden, die von den festgelegten Werten abweichen.
Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann eine Beschädigung der elektrischen Anlage oder gar einen Brand zur Folge haben.

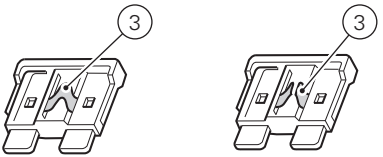


Abb. 86

Verzeichnis der elektrischen Anlage/und des Einspritzsystems

1) Rechter Umschalter
2) Zündschlüsselschalter
3) Linkes Elektrolüfterrad
4) Rechtes Elektrolüfterrad
5) Anlassmotor
6) Fernanlassschalter
7) Batterie
8) Reglersicherung
9) Regler
10) Lichtmaschine
11) Hinterer Blinker, rechts
12) Rücklicht
13) Kennzeichenbeleuchtung
14) Hinterer Blinker, links
15) Tank
16) Steppermotor
17) Einspritzrelais
18) Eigendiagnose
19) Spule - waagrechter Zylinder
20) Spule - senkrechter Zylinder
21) Zündkerze - waagrechter Zylinder
22) Zündkerze - senkrechter Zylinder
23) Einspritzdüse - waagrechter Zylinder
24) Einspritzdüse - senkrechter Zylinder
25) Drosselklappenpotentiometer
26) Drehzahl-/Steuerzeitensensor
27) Wassertemperatursensor
28) Tachometersensor
29) Seitenständer
30) Hupe
31) Leerlaufkontrollschalter
32) Öldruckschalter
33) Hinterer Bremslichtschalter
34) ECU
35) Sicherungen
36) Kupplungsschalter
37) Vorderer Bremslichtschalter
38) Linke Umschaltereinheit
39) Transponder-Antenne
40) Lufttemperatursensor
41) Zielsensor
42) Cockpit
43) Lichtrelais
44) Vorderer Blinker, links
45) Scheinwerfer
46) Vorderes, rechtes Standlicht
47) Vorderer Blinker, rechts
48) EX-UP-Stellmotor
49) Lüfterräderrelais
50) Vorderes, linkes Standlicht
51) Lambdasonde

Farbkennzeichnung der Kabel

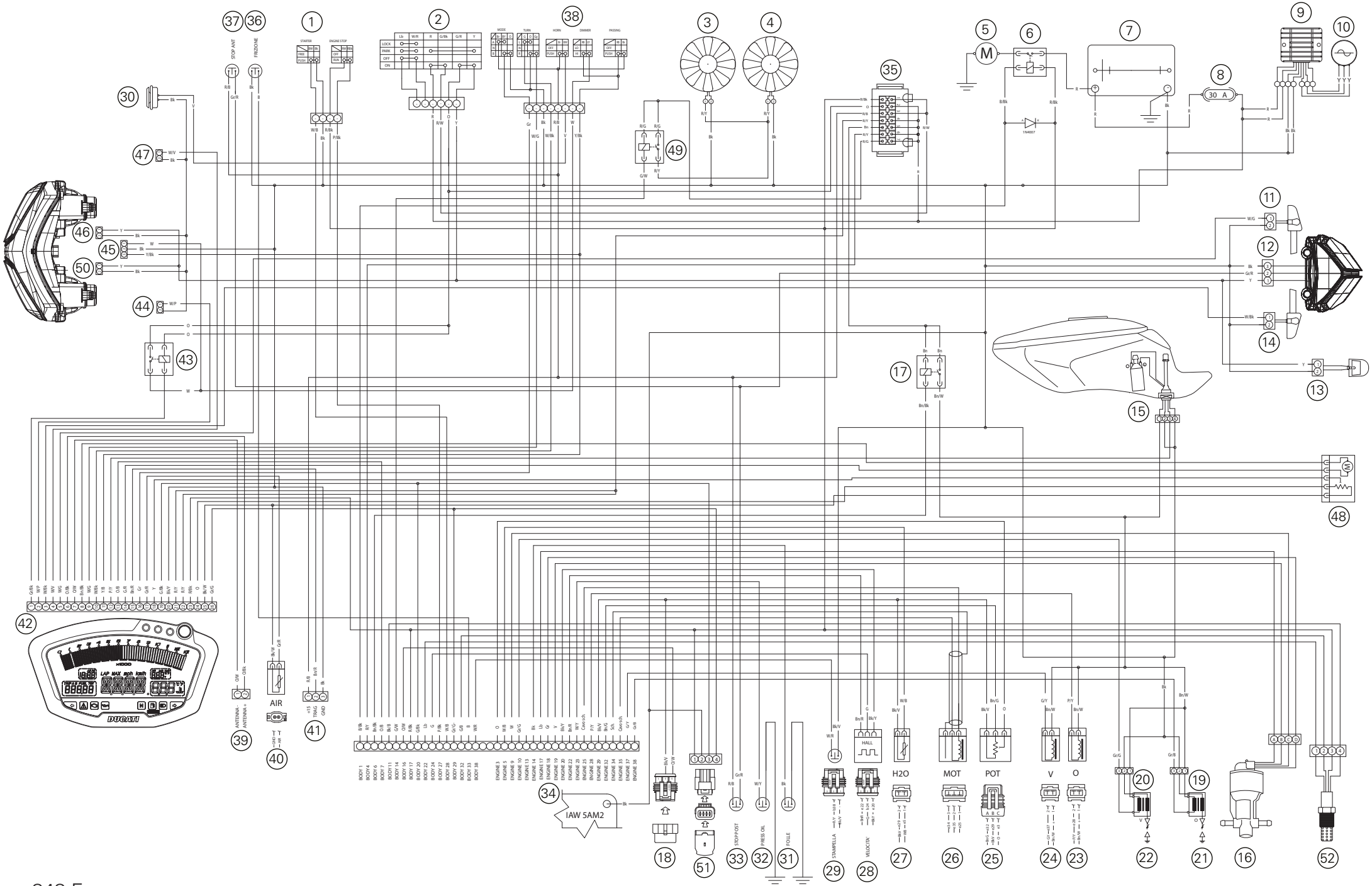
B Blau
W Weiß
V Lila
BK Schwarz
Y Gelb
R Rot
LB Hellblau
GR Grau
G Grün
BN Braun
O Orange
P Rosa

Hinweis

Der Schaltplan der elektrischen Anlage wurde am Ende dieses Hefts eingefügt.

Merkblatt für regelmäßige Instandhaltungsarbeiten

KM	NAME DES DUCATI-SERVICE	KILOMETERSTAND	DATUM
1000			
12000			
24000			
36000			
48000			
60000			


1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
STARTER
ENGINE STOP
LOCK
PARK
OFF
ON
MODE
TURN
HORN
DIMMER
PASSING
STOP ANT
FRIZIONE
30 A
HALL
H2O
MOT
POT
V
O
AIR
IAW 5AM2
STOPPOST
PRESS OIL
FOLLE
STAMPELLA
VELOCITA'
ANTENNA -
ANTENNA +
+15
SWAG
GND
DUCATI

848 Evo

Stampato 04/2011

Cod. 913.7.178.1A

Ducati Motor Holding spa
www.ducati.com

Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italia
Tel. +39 051 6413111
Fax +39 051 406580

cod 913.7.178.1A